

# Städtewesen und Stadtstrukturen im Norden des Industrieflandes<sup>1</sup>

von

KLAUS DETTMANN

Mit 13 Kartenskizzen und 3 Kartenbeilagen

## I. Einführung

Das Städtewesen hat im Norden des Industrieflandes eine mehr als vier Jahrtausende währende Tradition. Der Bogen spannt sich vom frühgeschichtlichen Harappa über das antike Taxila sowie Städte des Mittelalters und der Neuzeit bis hin zu Islamabad, der neuen Hauptstadt Pakistans.

Allerdings ist das städtische Leben nicht für alle Epochen gleich gut belegt. Besonders deutlich treten uns neben den der islamischen Zeit entstammenden städtischen Siedlungen, d. h. den heutigen Altstadtbereichen, die Stadtgründungen und Stadterweiterungen der britischen Kolonialzeit sowie der nachbritischen Periode entgegen.

Kennzeichnend für die Verhältnisse im Norden des Industrieflandes ist, daß weder die britischen Kolonialherren noch – nach 1947 – deren pakistanische Nachfolger tiefgreifend verändernd in die ererbten Stadtstrukturen eingegriffen haben, die damit bis zum heutigen Tage weitgehend unverändert überleben konnten.

Das städtebauliche Wirken der Briten bestand vor allem in der Hervorbringung ganz spezifischer, von ihrer Bestimmung her ebenso eindeutig wie einseitig bezeichneter Planformen – der Cantonments, Civil Lines und Railway Colonies –, die den in langer Zeit gewachsenen Altstadtbereichen in gehöriger Entfernung räumlich nebengeordnet wurden. Auf die Briten gehen zudem Hill Stations und – im Bereich der für die Bewässerungslandwirtschaft erschlosse-

---

1) Dieser Beitrag stellt den Teilabdruck eines Kapitels aus der 1974 von der Naturwissenschaftlichen Fakultät der Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg angenommenen Habilitationsschrift („Agrarkolonisation und Stadtentwicklung im Norden Pakistans“) dar.

Der Deutschen Forschungsgemeinschaft sei auch an dieser Stelle vielmals für ihre großzügige Unterstützung meiner Arbeiten in Pakistan sowie in Londoner Bibliotheken gedankt.

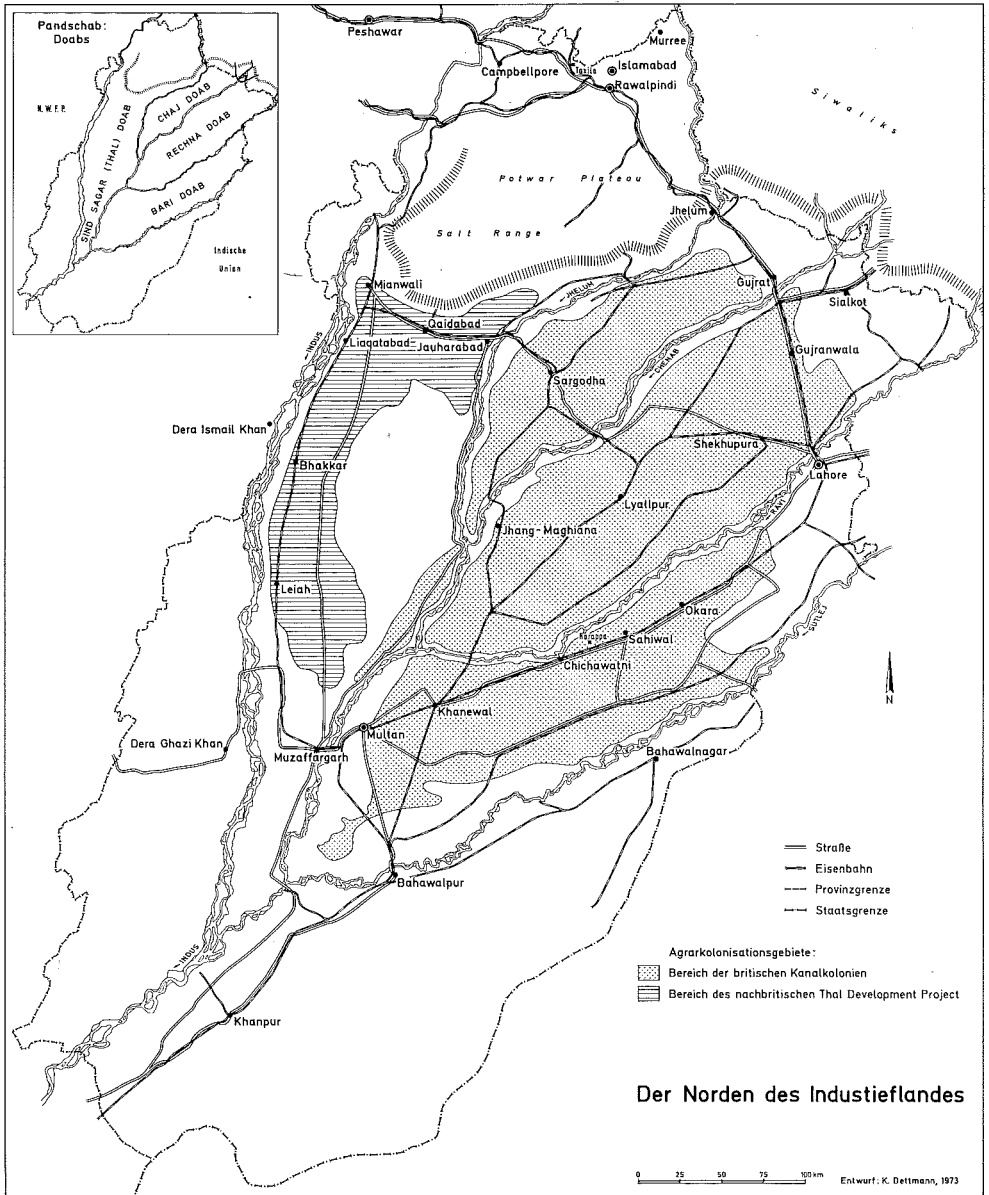


Abb. 1. Der Norden des Industrieflandes

nen sogenannten Kanalkolonien zwischen Jhelum und Ravi – planvoll angelegte Mandi Towns (Marktorde) zurück.

Die nachbritische Zeit ist durch ein gewaltiges Anwachsen der städtischen Bevölkerung sowie der Städte gekennzeichnet, dem die pakistanischen Behörden – mangels vernünftiger Stadtentwicklungskonzepte sowie mangels ausreichender finanzieller Mittel und erfahrener Fachleute – in keiner Weise gewachsen waren. Am Reißbrett entworfene Satellite Towns, insbesondere jedoch ausgedehnte, wild wuchernde Elendsquartiere (jhuggi colonies) tragen zu dem enormen Flächenwachstum der Städte in dieser Zeit bei. Die nach 1947 realisierten Stadtgründungen – sowohl die Mandi Towns (Thal-Städte) im Bereich des Thal Doab als auch Islamabad, Pakistans neue Hauptstadt – orientieren sich an den Planformen aus britischer Zeit. In ihnen leben kolonialzeitliche Strukturen nach.

Das Augenmerk gilt im folgenden den verschiedenen zeitlichen Schichten entstammenden Städten des nördlichen Industieflandes, deren Funktion, Struktur und innere Ordnung in ihren jeweils spezifischen Eigenheiten vorgestellt werden.

## II. Stadtentwicklung und Stadtstruktur in vorbritischer Zeit

### A. Die Anfänge

Der Norden des Industieflandes ist ein Raum alter Stadtkultur. Die nach dem derzeitigen Kenntnisstand ältesten Spuren städtischen Lebens in dieser besonders geschichtsträchtigen Region des indischen Subkontinents entstammen der zweiten Hälfte des dritten vorchristlichen Jahrtausends.

Wichtigster Zeuge für das Vorhandensein einer so frühen Stadtkultur im Norden des Industieflandes ist *Harappa*<sup>2</sup>. Diese archäologisch besonders interessante Anlage verrät, soweit sie bisher ausgegraben worden ist, allenthalben die planende Hand ihrer Baumeister (WHEELER 1968, S. 24–37). In Harappa dürfen wir den neben Mohenjo daro bedeutendsten Repräsentanten der hochentwickelten *Induskultur* (Harappakultur; ungefähr 2500 v. Chr. beginnend) sehen, die um 1500/1400 v. Chr. – möglicherweise im Zusammenhang mit der Einwanderung der Arier nach Indien – ein nachweislich gewaltsames Ende fand.

---

2) Die Namen sämtlicher im Text angesprochener Siedlungen des nördlichen Industieflandes sind in die Abb. 1 aufgenommen worden, die als Orientierungshilfe dienen mag.

Architekturlehrbücher des indischen Mittelalters, die zum Teil auf älteren städtebaulichen Abhandlungen fußen, bezeugen auch für die entscheidenden Phasen der *vedischen*, also der *indo-arischen Kulturperiode* (ungefähr 1500/1400 bis 600 v. Chr.) die große Bedeutung städtischer Lebensform. Sie weisen auf die Existenz planvoll geschaffener, blühender Stadtanlagen zu jener Zeit hin (SCHLINGLOFF 1969, *passim*). In bemerkenswerter Ausführlichkeit werden all die Regeln mitgeteilt, die beim Bau nicht nur einzelner städtischer Wohnhäuser und öffentlicher Gebäude, sondern auch bei der Anlage und Gliederung ganzer Städte zu beachten waren (RAZ 1834, S. 42 ff. sowie Pl. XLIII–XLVI). Wie auch anderenorts innerhalb des indischen Subkontinents, so ist allerdings auch im Norden des Industieflandes eine Verifizierung des literarischen Bildes der indo-arischen Stadt anhand von Bodenaltertümern, die der vedischen Kulturperiode entstammen, bis zum heutigen Tage noch nicht gelungen.

Auch für die *nachvedische Zeit* (ungefähr mit dem 6. Jahrhundert v. Chr. beginnend) ist eine entwickelte Stadtkultur zwar durch schriftliche Quellen (Lehrtexte der Buddhisten und der Jainas) vielfach bezeugt, durch Funde jedoch – mit einer Ausnahme – nicht nachgewiesen (EGLI Bd. I, 1959, S. 155). Nur *Taxila*, jenes aus den Resten dreier unterschiedlich alter Stadtanlagen (Bhir Mound, ca. 6. Jh. v. Chr.; Sirkap, 2. Jh. v. Chr.; Sirsukh, 1. Jh. n. Chr.; vgl. MARSHALL 1960, *passim*) zusammengesetzte Ruinenfeld am Fuße der Siwaliks, vermittelt eine ungefähre Vorstellung vom Aussehen der Städte in jener Zeit. Dabei bedarf es allerdings des Hinweises, daß Sirkap und Sirsukh keine genuin indischen, sondern *griechisch beeinflusste Anlagen* sind (SCHLINGLOFF 1969, S. 22 f.).

### *B. Das städtebauliche Erbe der islamischen Zeit. Die Altstadtbereiche*

Die Anfänge der meisten Städte im Norden des Industieflandes reichen – unterschiedlich weit – bis in die *islamische Phase* der Geschichte dieser Region zurück. Sie reichen in eine Geschichtsperiode zurück, die über Jahrhunderte ohne jeden städtebaulichen Glanz blieb, dann jedoch mit den Bauaktivitäten der Moghulkaiser lokal einen ebenso bemerkenswerten wie unverhofften Höhepunkt erreichte. Der islamischen Phase der Geschichte entstammen innerhalb der meisten Städte des nördlichen Industieflandes vor allem die *heutigen Altstadtbereiche*, die einander nach Bausubstanz, Grundriß und Struktur sehr ähneln. Unter ihnen erhält die Altstadt von Lahore durch prächtige Moghul-Bauten, die ihr ein- und angefügt wurden, ein besonderes Gepräge.

Die Altstadtbereiche stellen sich als eine weitgehend amorphe, unegliederte Masse überwiegend erdfarbener Häuser dar, die sich eng aneinanderschmiegen. In manchen Städten nehmen sie Flächen von beachtlichem Umfang ein. In Multan, Peshawar und Lahore wurden sie vormalig von Mauern

umfaßt, die – mit Ausweitung und Konsolidierung der Pax Britannica seit der Mitte des 19. Jahrhunderts funktionslos geworden – überwiegend zwischenzeitlich geschleift, durch Grünanlagen ersetzt oder überbaut worden sind.

Der *Grundriß* ist fast durchweg unregelmäßig und entbehrt jeder übergreifenden Ordnung. Ein unübersichtliches Labyrinth von engen, häufig blind endenden Gassen und Gäßchen, die für moderne Fahrzeuge zumeist nicht passierbar sind, bestimmt das Bild. Nur einige wenige Durchgangsstraßen – in vormals ummauerten Städten bilden sie die kürzeste Verbindung zwischen den auch heute noch vielfach erhaltenen Stadttoren – fallen durch etwas regelmäßigeren Verlauf und größere Breite auf. Sie sind die zumeist vollkommen überlasteten Hauptschlagadern des innerstädtischen Verkehrs, an dem Fußgänger, Lasttiere, Tongas (zweirädrige Pferdewagen), Handkarren, Motorrikschas, Fahrräder und Autos in wirrem Durcheinander und sich gegenseitig behindernd gleichermaßen beteiligt sind.

Die *Häuser* der Altstadtbereiche sind vornehmlich aus gebrannten bzw. ungebrannten Ziegeln errichtet. Die Vergänglichkeit des Baumaterials erklärt die relative Jugendlichkeit des Baubestandes, der überwiegend aus dem 20., zum Teil aus dem 19. Jahrhundert datiert. Im erdbebengefährdeten Peshawar hat man den Mauern häufig ein Fachwerk eingezogen, das den Häusern eine gewisse Elastizität verleiht und ihre Empfindlichkeit gegenüber Erdstößen und damit die Einsturzgefahr mindert.

Das städtische Wohnhaus traditionellen Zuschnitts, das gewöhnlich mehrere, nicht unbedingt miteinander verwandte Familien aufnimmt, ist ein Innenhofhaus. Dieser Umstand schließt eine Mehrstöckigkeit nicht aus. Durch die vielfach vollzogene Abstufung, durch das Zurücktreten der oberen Stockwerke gegenüber den unteren werden auch in der Höhe Flächen geschaffen, die das Verweilen in frischer Luft und unter freiem Himmel erlauben. Die Terrassen der Obergeschosse, die ein sehr beliebter Aufenthaltsort sind, ersetzen dann den Hof (WASMUTH Bd. 3, 1931, S. 196).

Vielstöckigkeit und Stufenbau des städtischen Wohnhauses lassen sich in manchen Altstadtbereichen bemerkenswert häufig beobachten. Wie die Gruppierung des Hauskörpers um einen Innenhof, so stellen übrigens auch sie Gestaltungselemente dar, die bereits in den Wohnhäusern altindischer Städte verwirklicht waren (SCHLINGLOFF 1969, S. 26 f.; WASMUTH Bd. 3, 1931, S. 196; RAZ 1834, S. 46).

An vielen Wohnhäusern fällt die betonte dekorative Ausgestaltung der den Gassen bzw. Straßen zugewandten Außenfronten auf. Kunstvoll gearbeitete Erker, Balkone und Galerieumläufe aus Holz (besonders häufig in Peshawar), von feinem Schnitzwerk gefaßte Fenster und Türen (vielfach handelt es

sich um steinerne Holzimitationen) oder – als Fensterersatz – in dekorativen Mustern durchbrochene Steinplatten (jali), durch die den dahintergelegenen Räumen Licht und frische Luft zugeführt werden, tragen gleichermaßen zur Auflockerung und Belebung der Fassaden bei. Sie zeigen zugleich auch, in welchem starkem Maße das traditionelle Wohnhaus der Altstadtbereiche nach außen geöffnet ist.

Anders als zum Beispiel in den Städten des arabischen Orients spielt sich in denen des nördlichen Industrieflandes ein Teil des Privatlebens – allerdings nur der männlichen Bewohner – vor dem Hause, d. h. in der Öffentlichkeit, ab. Neben dem Eingang sehr vieler Häuser finden sich zumeist recht massive, etwas über das Straßen- bzw. Gassenniveau hinausgehobene Podeste, auf denen Sitz- oder Liegegelegenheiten für den Aufenthalt im Freien aufgestellt werden können.

Ein Großteil der Wohnhäuser, selbst jener jüngeren Baudatums – diese Aussage gilt ohne wesentliche Einschränkungen für alle Altstadtbereiche – befindet sich in einem ausgesprochen *schlechten Erhaltungszustand*. Ein bemerkenswerter Mangel an Achtung vor dem Material, ein kaum verständliches Desinteresse der Hauseigentümer bzw. der Bewohner am Erhalt und an der Pflege der Bausubstanz haben vielerorts zu bedenklichen Verfallserscheinungen geführt. Weite Teile der Altstadtbereiche sind dringend sanierungsbedürftig.

Zum schlechten Erhaltungszustand vieler städtischer Wohnhäuser kommt deren „*infrastrukturelle Unterausstattung*“<sup>3</sup>. Die meisten der Häuser in den Altstadtbereichen sind übrigens trotz der aufgezeigten Mängel in einem kaum vorstellbaren Maße überbelegt. Häufig drängen sich beachtlich umfangreiche Großfamilien auf engstem Raum<sup>4</sup>.

Der erbärmliche Zustand eines großen Teiles der Bausubstanz, die „*infrastrukturelle Unterausstattung*“ der meisten Häuser sowie deren Überbelegung, aber auch die oben angesprochene schlechte Verkehrserschließung machen die Altstadtbereiche zu Problemgebieten erster Ordnung. Ihr sowieso schon

---

3) So fehlt in ungefähr 30% aller Haushalte des Altstadtbereiches von Rawalpindi eine abgetrennte Küche, in ca. 40% ein Badezimmer. Weniger als 40% aller Haushalte verfügen über einen eigenen Trinkwasseranschluß; der Rest ist auf unzureichende Gemeinschaftseinrichtungen im Hause oder in der Nachbarschaft angewiesen bzw. wird durch Wasserträger versorgt (Soc.-Ec. Rawalpindi, Table 6, 7, 9). Auch die Belieferung mit elektrischem Strom und die Abwasserbeseitigung sind häufig genug vollkommen ungenügend.

4) So leben z. B. in Peshawar 51% aller dreiköpfigen Familien (44% aller vier-, 43% aller fünf-, 38% aller sechs-, 32% aller sieben- und sogar noch 21% aller acht- und mehrköpfigen Familien) in nur einem einzigen Zimmer (Soc.-Ec. Peshawar, S. 12)

äußerst geringer Wohnwert wird noch dadurch weiter gemindert, daß in manchen der tiefer gelegenen Altstadtpartien das Grundwasser austritt und Nässezonen entstehen läßt, die zu idealen Brutstätten für Krankheitserreger übertragende Stechmücken werden. Diese ungesunden Nässezonen und ihre unmittelbare Nachbarschaft sind – und das trifft in einem ganz besonders starken Maße für die Altstadtbereiche von Peshawar, Rawalpindi und Lahore zu – beliebte Standorte der Wasserbüffelhaltung<sup>5</sup>, welche die aus hygienischer Sicht ohnehin äußerst problematische Wohnsituation noch weiter verschlechtert. Erstaunlicherweise gibt es keine rechtliche Handhabe, gegen die Büffelhalter vorzugehen.

Alte Quartiernamen, die auch heute noch lebendig sind, aber auch vormalig absperrbare, jetzt allerdings nicht mehr genutzte Tore am Eingang von Gassen oder Sackgassen erinnern vielerorts an die früher einmal sehr stark ausgeprägte *Quartierstruktur* innerhalb der Altstadtbereiche. Sie erinnern daran, daß die Bevölkerung in der Vergangenheit keinesfalls willkürlich verteilt, sondern – auf freiwilliger Basis zu Gemeinschaften etwa gleicher Religions-, Kasten- oder Stammeszugehörigkeit bzw. gleicher regionaler Herkunft zusammengeschlossen – gruppenweise in jeweils eigenen Vierteln (mohalla, ward) wohnten. Für manche Städte sind wir über die vormaligen Verhältnisse recht gut informiert (vgl. z. B. für Lahore: LATIF 1956/57, S. 93 ff.). Diese Quartierstruktur hat allerdings nach 1947 mit dem Abzug der Hindus und Sikhs, die durch Moslems ersetzt wurden, an Vielfalt wie Deutlichkeit eingebüßt.

Bereits seit Ende des 19. Jahrhunderts, deutlicher dann im Verlaufe des 20. Jahrhunderts ist es in den Altstadtbereichen fast aller größeren Städte im nördlichen Industriefland zu einer Art Nivellierung der *Bevölkerung* auf niedrigerem sozialem Niveau gekommen. In zunehmend stärkerem Maße haben nämlich seit damals etliche Familien die den geänderten, steigenden Wohnansprüchen nicht mehr genügenden Altstadthäuser und Quartiere aufgegeben und sich außerhalb der Altstadtbereiche niedergelassen. Ihnen folgten dann auch unternehmungsfreudige einheimische Kaufleute und Unternehmer mit größerem Vermögen.

Zurück blieben die Angehörigen niederer Einkommensgruppen und sozial geringer eingeschätzter Berufsgruppierungen, wie Arbeiter, Handwerker und kleine Bazarhändler usw. Sie, die teils als Eigner, teils als Mieter (Soc.-

---

5) Manche Familien besitzen 10 bis 20 Tiere und bestreiten ihren Lebensunterhalt ausschließlich aus dem Verkauf von Büffelmilch, die den Qualitätsansprüchen der Gesundheitsbehörde auch nicht im entferntesten standhält. Teils werden die Wasserbüffel in den Innenhöfen der Wohnhäuser gehalten, die sie dann mit den Menschen teilen; teils stehen sie Tag und Nacht in den Straßen und Gassen. Ihre Exkremente stellen ein begehrtes Brennmaterial dar und werden, zu handtellergroßen Fladen geformt, an den Hauswänden getrocknet.

Ec. Rawalpindi, S. 42; Soc.-Ec. Peshawar, S. 53, 59, 64) die vielfach baufälligen und schlecht gepflegten Häuser bewohnen, machen heute das Gros der Altstadtbevölkerung aus (Soc.-Ec. Rawalpindi, S. 66; Soc.-Ec. Peshawar, S. 56, 61, 66). Die bedrückende Enge, in der sie miteinander leben, wird in hohen Wohndichtewerten deutlich (Rawalpindi: bis zu 1000 E/ha; vgl. Master Plan Rawalpindi, S. 29. Peshawar: bis zu 500 E/ha; vgl. Master Plan Peshawar, S. 76).

Ein Großteil der heutigen Altstadtbevölkerung, die durch betonten Konservatismus sowie ausgeprägte, vielfach ökonomisch erzwungene räumliche Immobilität gekennzeichnet ist (Soc.-Ec. Rawalpindi, S. 120 f.; Soc.-Ec. Peshawar, S. 58, 63, 68), ist erst 1947 und kurz danach – in Zusammenhang mit der Teilung des indischen Subkontinents – aus der damals entstandenen Indischen Union zugezogen. Er trat an die Stelle der Hindus und Sikhs, die als Nicht-Moslems ihrerseits aus den Städten der gerade gegründeten Republik Pakistan weichen mußten. Im Zuge zunehmender Land-Stadt-Wanderungen als Ausdruck wachsender Verstädterung drängten dann in den folgenden Jahrzehnten zahlreiche pakistanische Landflüchtige in die Altstadtbereiche vor allem der Großstädte des nördlichen Industrieflandes. Insbesondere ihnen ist das Erreichen der genannten hohen Wohndichtewerte zuzuschreiben.

Das *Wirtschaftsleben* der Altstadtbereiche ist in einem *Bazar (bazaar)* konzentriert. Dieser ist zumindest in seinen älteren Partien überwiegend linear ausgebildet und kann sich durch den altstädtischen Wohnbereich hindurch über größere Entfernungen hinziehen. Sehr oft folgt er in seinem Verlauf einer oder mehreren der bereits erwähnten Durchgangsstraßen, von deren Lagegunst und Verkehrsfrequenz er in starkem Maße profitiert. Das ist besonders eindrucksvoll in Peshawar und Lahore, aber auch in der östlichen Partie des altstädtischen Geschäftsbereiches von Rawalpindi der Fall. Seltener dagegen – zumeist im Bereich jüngerer Bazarerweiterungen – kommt es auch zu einer massiert-flächenhaften Ansiedlung von wirtschaftlichen Aktivitäten. Eine derartige Situation ist zum Beispiel innerhalb der Altstadt von Rawalpindi westlich des Raja Bazars im Bereich ehemaligen Garten- bzw. Ödlandes gegeben (Abb. 2).

Auch vom *Baubestand* her bildet der altstädtische Bazar keine Einheit. So stellen sich die Bazarstraßen und -gassen jeweils als ein Ensemble individuell gestalteter, überdies vielfach unterschiedlich großer und ungleich hoher Gebäude dar. Keine der Straßen oder Gassen ist fest überdacht. Nirgendwo ist der Bazar als ein einziger, in sich geschlossener Baukörper jener Art ausgeführt, wie man ihn aus vielen Städten des arabischen oder persischen Orients kennt. Nur in einem Teilbereich des altstädtischen Bazars von Peshawar sind bis zum heutigen Tage zaghafte Ansätze einer ganzheitlichen Konzeption und Ausfüh-



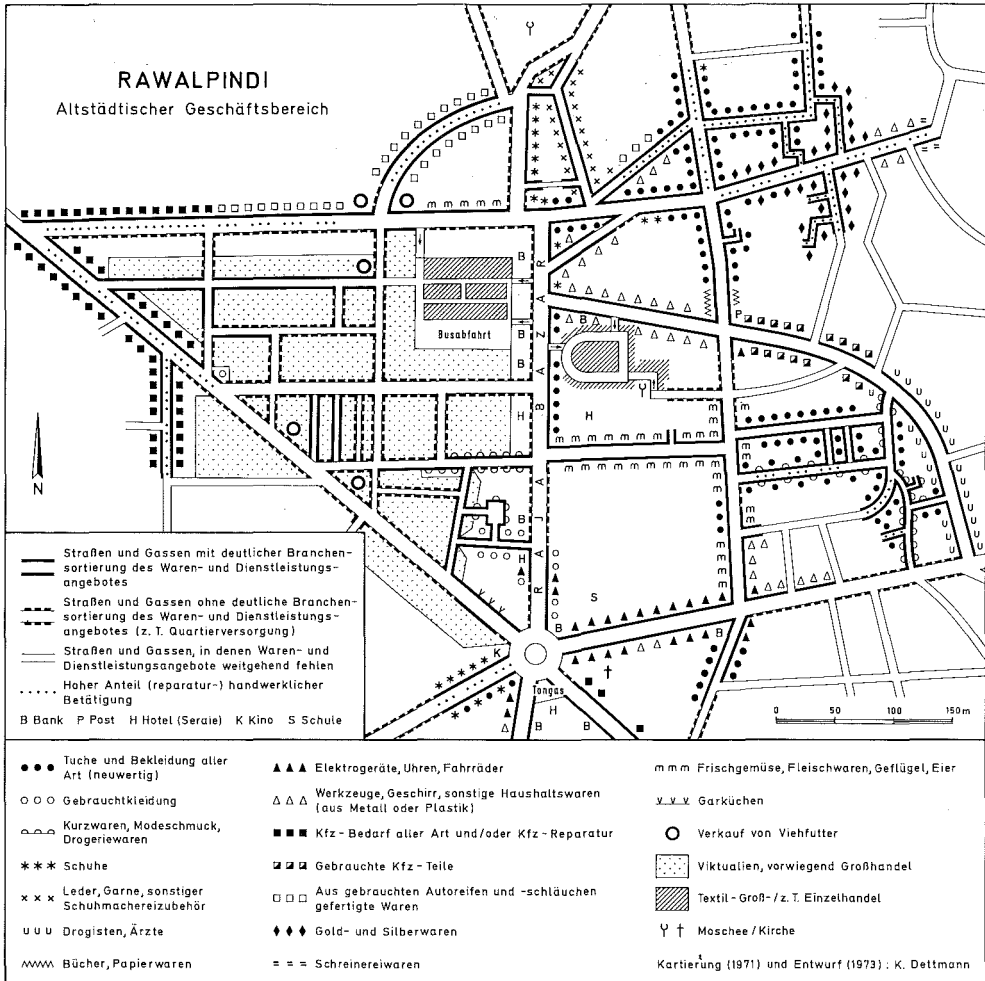


Abb. 2. Rawalpindi. Altstädtischer Geschäftsbereich

rung erkennbar. Hier hat man zur Zeit der Sikh-Herrschaft im 19. Jahrhundert – aus Gründen der Sicherheit – Bazarläden sowie Handwerkerstuben mit jeweils zugeordneten Wohnungen dicht gedrängt und planvoll um eine oktagonale (Katra Abresham) bzw. rechteckige (Chowk Yadgar) Platzanlage gruppiert, die jeweils nur zwei bzw. vier Zugänge erhielten und entsprechend leicht zu sichern und gegen räuberische Übergriffe zu verteidigen waren.

Ein bemerkenswertes Spezifikum des Bazars in den Altstadtbereichen der Städte des nördlichen Industrieflandes ist die räumliche Verquickung und

*Durchmischung der Funktionen Wirtschaften und Wohnen.* Der Bazar ist nicht nur der Standort des Einzel- und Großhandels sowie der handwerklichen Produktion, sondern zugleich auch Wohnstätte für die dort arbeitenden Kaufleute bzw. Handwerker und deren Familien. Folgerichtig beherrschen mehrgeschossige Wohngeschäftshäuser das Bild, mit zur Straße bzw. zur Gasse hin offenen Ladenlokalen und Werkstätten im Parterre, hinter und über denen sich Wohnräume anordnen. Damit aber sind die Verhältnisse gänzlich andere als in den altstädtischen Bazaren nah- und mittelöstlicher Städte<sup>6</sup>.

Das *Bazarangebot* – besonders das in den Altstadtbereichen der größeren Städte – ist in der Regel von einer bemerkenswerten Vielfalt. Güter des mittel- bis längerfristigen Bedarfs dominieren. Unter ihnen kommt den Textilien verschiedener Art und Qualität (Tuche, Konfektionsware, Gebrauchtkleidung) eine besondere Bedeutung zu. Aber auch Schuhe, Hausrat, Gold- und Silberwaren, darüber hinaus Elektroartikel, Uhren, Arzneimittel, Drogeriewaren, Kfz.-Bedarf u. ä. spielen hier und da eine größere Rolle. Zudem werden Waren des alltäglichen Bedarfs sowie einfache Dienstleistungen für die im Bazar selbst wohnende Bevölkerung bereitgestellt. Ansehnlicheren Umfang kann mancherorts – so zum Beispiel im altstädtischen Geschäftsbereich von Rawalpindi – das Angebot an landwirtschaftlichen Produkten (verschiedene Körnerfrüchte, Kartoffeln usw.), Spezereien und Rohzucker haben (Abb. 2).

Das breitgefächerte Warenangebot ist innerhalb des Bazars zumeist nicht willkürlich angeordnet. Hinsichtlich seiner Verteilung lassen sich gewisse allgemeine, zumeist althergebrachte Regelmäßigkeiten erkennen. So werden in der Zusammenfassung der Vertreter einer Branche am selben Standort (Branchensortierung) oder im engen räumlichen Nebeneinander von Einzel- und Großhandel mit der gleichen Ware traditionelle *Ordnungsprinzipien* deutlich. In diesem Zusammenhang sind auch die Vereinigung von Herstellung und Vertrieb einer Ware in nur einer Hand oder aber die unmittelbare räumliche Nachbarschaft von Anbietern und Ver- bzw. Bearbeitern des gleichen Produktes zu nennen. In weiten Partien der altstädtischen Bazare so mancher Stadt des nördlichen Industieflandes – so etwa des Bazars von Rawalpindi, Peshawar, Lahore und Multan – sind die genannten Ordnungsprinzipien auch heute noch ungemein lebendig.

Diese Aussage trifft allerdings in der Regel nicht mehr für die besonders dynamischen Hauptgeschäftsstraßen – etwa für den Raja Bazar von Rawalpindi (Abb. 2) oder den Qissa Khani von Peshawar – zu, aus denen übrigens

---

6) Auf diesen markanten Unterschied, aber auch auf sonstige bezeichnende Abweichungen ist bereits an anderer Stelle im Rahmen einer vergleichenden Betrachtung der Situation hier und dort ausführlicher hingewiesen worden (DETTMANN 1970 a, 1970 b, passim).

die Wohnfunktion bereits seit langer Zeit abgezogen ist. Hier präsentiert sich der Einzelhandel heute überwiegend ohne deutliche Sortierung sowie losgelöst vom produzierenden bzw. reparierenden Handwerk, das zwischenzeitlich in weniger lebhaftes Gassen abgedrängt worden ist. Steigende Bodenpreise und Ladenmieten haben diese Entwicklung in Gang gebracht und gefördert.

Der *Großhandel*, der übrigens häufig genug den Verkauf von nur kleinen Warenmengen an einzelne private Abnehmer keinesfalls ausschließt, bevorzugt seit eh und je Standorte abseits der größeren Bazarstraßen. Vielfach hat er sich – bei nur bescheidener Lagerhaltung – in kleineren Ladenlokalen niedergelassen, die dann in langer Reihung ganze Bazargassen füllen können. Zudem ist er teils in eher peripher gelegenen traditionellen *Seraies* (Peshawar: Bajori Bazar Road), teils in Gebäudekomplexen jüngerer Datums untergebracht, die auf vormaligen Freiflächen (z. B. Gartenland) innerhalb des altstädtischen Geschäftsbereiches (Rawalpindi, betr. Textilgroß-/ z. T. -einzelhandel) errichtet worden sind.

Der Bazar der Altstadtbereiche spielt in mehrfacher Hinsicht eine wichtige Rolle. Zunächst einmal obliegt ihm die Versorgung jener Bevölkerung, die in der Altstadt sowie in den sozial weniger hoch bewerteten Vororten zu Hause ist. Darüber hinaus wendet er sich an ein ländliches Kaufpublikum, das dem näheren bis weiteren Umland entstammt. Beide Zielgruppen sind überwiegend einkommensschwach und recht traditionell eingestellt. Das Warenangebot des Einzelhandels hat diesem Umstand nach Art wie Qualität Rechnung zu tragen.

Welch große Bedeutung gerade der ländlichen Bevölkerung des Umlandes als Käuferschicht zukommt, beweisen die unzähligen Busse, die Tag für Tag aus allen Himmelsrichtungen in die Stadt – so z. B. besonders zahlreich nach Rawalpindi und Peshawar – hineinkommen und ihre Fahrgäste in der Nähe des Bazars entlassen. Davon zeugen aber auch die zahlreichen Beherbergungsbetriebe einfachster Ausstattung ebendort, in denen auswärtige, aus größerer Entfernung angereiste Kunden billig unterkommen können.

Der altstädtische Bazar erfüllt aber auch noch eine weitere wichtige Aufgabe: Seine Großhändler beliefern viele der Einzelhandelsgeschäfte in den modernen Stadterweiterungen britischen oder nachbritischen Ursprungs.

### III. Stadtentwicklung und Stadtstruktur in britischer Zeit

#### A. Die britische Kolonialstadt. *Cantonments, Civil Lines, Railway Colonies*

*Cantonments* sind *Garnisonsstädte*, also militärische Siedlungen. Sie wurden von Anbeginn als Dauersiedlungen, nicht als temporäre Lager geplant und

angelegt. Ihre Zahl ist im Norden des Industrieflandes größer als in anderen Teilregionen Südasiens. Dieser Tatbestand erinnert an die betonten Anstrengungen der Briten, den indischen Subkontinent gerade gegen Afghanistan und – im weiteren Sinne – gegen Rußland besonders wirkungsvoll zu sichern.

Es ist bemerkenswert, mit welcher Schnelligkeit die Briten das nördliche Industriefland mit einem Netz von Cantonments überzogen. Erfahrungen mit der Anlage militärischer Dauersiedlungen in anderen Teilbereichen des indischen Subkontinents sind diesem zügigen Vorgehen gewiß förderlich gewesen. Die fünfziger und sechziger Jahre des vergangenen Jahrhunderts dürfen als die große Zeit der Cantonment-Gründungen in der uns interessierenden Region bezeichnet werden. Damals entstanden Militärsiedlungen dieses Typs an allen strategisch wichtigen Punkten. In der überwiegenden Zahl der Fälle legte man sie in der Nachbarschaft der zu jener Zeit bevölkerungsreichsten indischen Siedlungen an, von diesen jedoch stets deutlich abgesetzt. Den jeweiligen Standort bestimmte die Zentralregierung. Die Größe der Garnisonstädte bemaß sich im einzelnen nach militärisch-strategischen Notwendigkeiten; entsprechend schwankt sie von Fall zu Fall zum Teil beträchtlich.

Cantonments sind durchweg *Plananlagen* und als solche in der Regel ganzheitlich konzipiert. Art der Flächennutzung wie innere Differenzierung wurden keineswegs dem Zufall überlassen. Allerdings erfolgte der Ausbau der Militärsiedlungen nicht in jedem Falle mit einem einzigen Schläge. Hier und da läßt sich – beim Vergleich von Plänen unterschiedlichen Alters – ein sukzessives Wachstum innerhalb des durch das Konzept vorgegebenen Gesamtrahmens feststellen. Bisweilen ging dieses Wachstum sogar über den anfänglich als endgültig ins Auge gefaßten Rahmen hinaus. Stets verlief es jedoch in geregelten Bahnen.

Für sämtliche Cantonments ist neben der Durchsichtigkeit und Klarheit des inneren Aufbaues eine bemerkenswerte *Weitläufigkeit* bezeichnend. Der allgemein übliche geringe Grad der Bebauung sowie die Allgegenwart von Grünflächen und Bäumen lassen die Cantonments wie weitgespannte Parklandschaften erscheinen. Diese werden von regelmäßig geführten Straßen unterschiedlicher Ansehnlichkeit durchzogen. Unter ihnen erfreut sich *The Mall* – eine durchweg bemerkenswert breite, stets gut gepflegte Allee – als Standort verschiedener öffentlicher Einrichtungen sowie besonders repräsentativer Wohnbungalows einer überaus hohen Wertschätzung.

Übersichtlichkeit des inneren Aufbaues wie Weitläufigkeit der Anlage, aber auch die Tatsache, daß ein mehr oder weniger fest umrissener Kanon bestimmter funktionaler „Bausteine“ fast allenthalben ganz oder wenigstens doch zu großen Teilen wiederkehrt, lassen alle Cantonments in einem überaus

starken Maße einheitlich erscheinen. Ihre Individualität erwächst ihnen – soweit man von einer solchen überhaupt sprechen kann – etwa aus ihrer Größe oder aber aus dem sich durch die spezielle orographische Situation, ggf. auch durch historische Zufälligkeiten ergebenden besonderen Zuschnitt.

Cantonments sind, wie ausgeführt, Garnisonsstädte<sup>7</sup>. Von ihrer Bestimmung her stellen sie ebenso eindeutig wie einseitig bezeichnete Siedlungskörper dar. Ihrer Aufgabe entspricht die Art der Flächennutzung; allenthalben ist der militärische Bezug deutlich erkennbar.

Ein Großteil der Cantonment-Fläche entfällt auf den Wohnbereich der Mannschaften und der Offiziere. Diesem sind – ganz überwiegend in geplanten Geschäftsvierteln unterschiedlicher Größe (Sadr Bazar, Quartierbazare), z. T. allerdings auch punktuell und in lockerer Streuung – verschiedene Versorgungseinrichtungen zugeordnet. Wohnbereich und Versorgungseinrichtungen werden durch Exerzier- und Paradeplätze, Schießstände, Friedhöfe usw. ergänzt. In ihrer Gesamtheit machen all diese „Bausteine“ das Cantonment aus.

Hinzuzufügen ist, daß die Cantonments selbstverständlich auch Standorte militärischer Behörden sind, nicht dagegen zugleich auch den zivilen Verwaltungsapparat aufnehmen. Letzterer ist stets in einem weiteren wichtigen Planelement der britischen Kolonialstadt, den Civil Lines, angesiedelt (s. u.).

Der *Wohnbereich* der Cantonments ist in sich in vielfältiger, planvoll bedachter Weise differenziert. So wurden den britischen wie den indischen Truppen von Anbeginn jeweils eigene Quartiere zugewiesen. Die rigoros durchgehaltene Sortierung nach der Nationalität wurde ergänzt durch eine solche nach der Waffengattung (Artillerie, Infanterie, Kavallerie; im 20. Jahrhundert erweitert um Luftwaffeneinheiten). Hinzutrat in jedem Falle eine betonte räumliche Trennung von Offiziersunterkünften auf der einen und Behausungen für das Gros der niederen und mittleren Ränge auf der anderen Seite. Da man den Offizieren wie den Mannschaften Haustypen unterschiedlichen Baustils sowie unterschiedlicher Qualität zuwies, kam es zur Ausbildung von nicht nur sozial, sondern sogleich auch physiognomisch einheitlichen Teilabschnitten innerhalb der Cantonments. So beherrschen bald mächtige Kasernenbauten bzw. bescheidene Reihenunterkünfte (barracks, lines) für die unteren und mittleren Chargen, bald dagegen einzelnstehende komfortable Offiziersbungalows inmitten verschwenderisch großer Gärten das Bild.

---

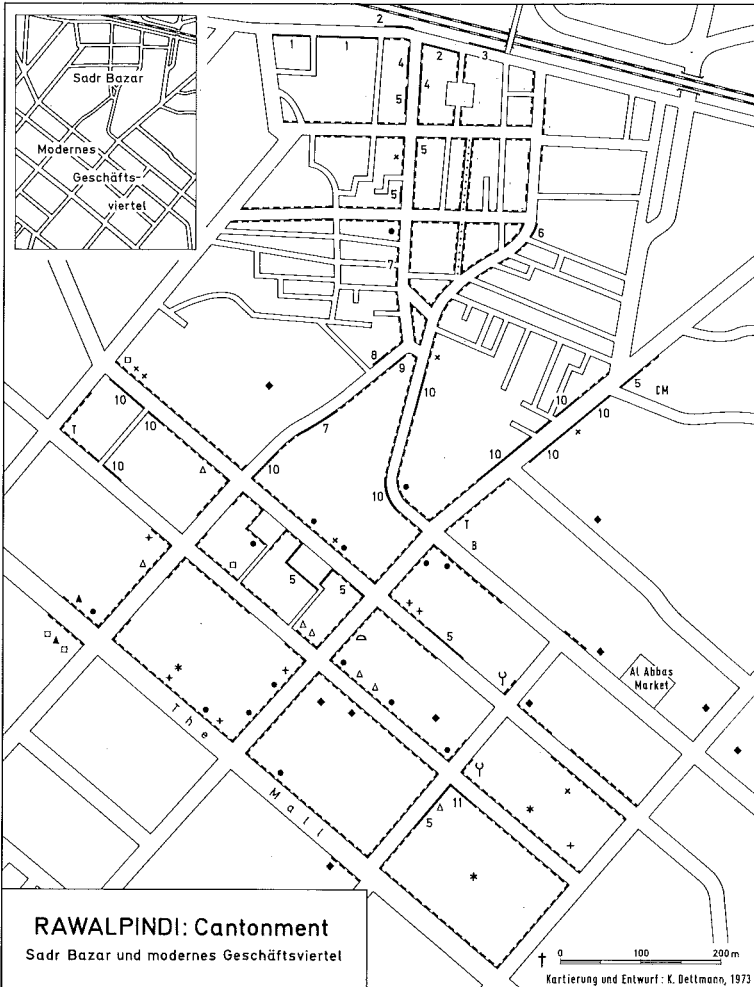
7) Im Zusammenhang mit den folgenden Ausführungen sei auf das Beispiel Peshawar verwiesen (Kartenbeilage 1).

Während die entscheidenden Verwaltungs- und Organisationsaufgaben ausschließlich von britischen Militärs wahrgenommen wurden, legte man jene Dienstleistungen, die auf die Versorgung der Cantonment-Bevölkerung mit Gütern des kurz- bis mittelfristigen Bedarfs zielten, ganz überwiegend in die Hände einheimischer Kaufleute. Gewiß: für die ungestörte Bereitstellung ausreichenden Proviants mußten die Briten aus Gründen der Sicherheit notwendigerweise selbst Sorge tragen. Was jedoch den Handel im engeren Sinne, was die Verteilung der Waren auf Cantonment-Ebene angeht, so wurden diese Einheimischen übertragen.

Jene indischen Kaufleute und Handwerker, in deren Hände man die Versorgung der Cantonment-Bewohner legte, wurden zusammen mit ihren Familien innerhalb der Militärsiedlung an eigens dafür ausgewiesenen Standorten, nämlich im *Sadr Bazar* (Abb. 3) sowie in *Quartierbazaren*, zusammengefaßt und angesiedelt. Damit waren die Garnisonsstädte unabhängig von den traditionellen Geschäftsvierteln (Bazaren) der benachbarten indischen Siedlung („City“), welche zu Sperrbezirken erklärt wurden, deren Betreten den Truppen streng verboten war. Zum großen Vorteil der auf diese Art und Weise erreichten Isolierung sowie der Unabhängigkeit vom Geschäftsleben der indischen Städte kam jener, somit den einer nicht-britischen Bevölkerungsgruppe überlassenen Dienstleistungssektor besser kontrollieren zu können.

*Sadr Bazar* – jedes Cantonment erhielt einen – wie Quartierbazare sind in sich geschlossene Plananlagen, die durchweg eine regelmäßige Führung der Straßen und Gassen erkennen lassen. Unter ihnen ist der *Sadr Bazar* die flächengrößere Funktionseinheit. Ihm wuchs – gemäß den Vorstellungen seiner Gründer – die Aufgabe zu, für die Cantonment-Bevölkerung ein quantitativ wie qualitativ vergleichsweise breitgestreutes Angebot an Waren und Dienstleistungen des mittel- bis längerfristigen Bedarfs bereitzuhalten. Den Quartierbazaren dagegen oblag im wesentlichen die Bereitstellung von Waren und Dienstleistungen (Reparaturhandwerk, Garküchen usw.), die täglich nachgefragt werden.

Der *Sadr Bazar* zeigt in der überwiegenden Zahl der Fälle von Anbeginn sowohl hinsichtlich der Bebauungsdichte als auch der Flächennutzung eine deutliche innere Differenzierung. So stehen, wie alte Cantonment-Pläne zeigen, zur Zeit der *Sadr Bazar*-Gründung in der Regel einem kompakt verbauten Kernbereich randlich angelagert Partien gegenüber, die um vieles weitläufiger besetzt sind. Hier hatten Einrichtungen mit größerem Flächenbedarf ihren bevorzugten Standort. Innerhalb des Kernbereiches selbst ist zwischen Straßen, in denen die Wohn- und die Wirtschaftsfunktion gemischt auftreten, und solchen Gassen zu unterscheiden, aus denen das Wirtschaftsleben voll-



**RAWALPINDI: Cantonment**

Sadr Bazar und modernes Geschäftsviertel

0 100 200m  
Kartierung und Entwurf: K. Deltmann, 1973

- |  |  |
|--|--|
| 1 Garküchen, Seriales (einfachste Übernachtungsmöglichkeiten für Einheimische) | ◆ Öffentliche Einrichtung (Post, Krankenhaus, Tourist Office etc.) |
| 2 Friseure   | ▲ Büro einer Fluggesellschaft                                      |
| 3 Nüsse, Tabak   | △ Reisebüro  |
| 4 Gebrauchtkleidung  | * Hotel für gehobene Ansprüche                                     |
| 5 Textilien (neuwertig)  | x Hotel für einfachere Ansprüche                                   |
| 6 Maschinen  | + Besseres Speiselokal   |
| 7 Drogisten, Ärzte   | ● Bank   |
| 8 Koffer, Reisetaschen   | □ Kino   |
| 9 Hochwertige Lebensmittel   | △ American Center  |
| 10 Autoersatzteile, Autoreparatur  | ⚡ † Moschee / Kirche   |
| 11 Kunsthandwerk, Teppiche   | T Tonga-Stand   B Bus-Stand   CM Cantonment Market                 |

- |  |   |
|--|---|
| — Straßen und Gassen mit deutlicher Branchensortierung des Waren- und Dienstleistungsangebotes                                 | — Straßen und Gassen, in denen Waren- und Dienstleistungsangebote weitgehend fehlen |
| - - - Straßen und Gassen ohne deutliche Branchensortierung des Waren- und Dienstleistungsangebotes (z. T. Quartiersversorgung) | ..... Hoher Anteil (reparatur-) handwerklicher Betätigung                           |

Al Abbas Market: Moderner Gebäudekomplex mit mehreren Reisebüros, Büros von Fluggesellschaften, Läden etc.

Abb. 3. Rawalpindi. Cantonment. Sadr Bazar und modernes Geschäftsviertel

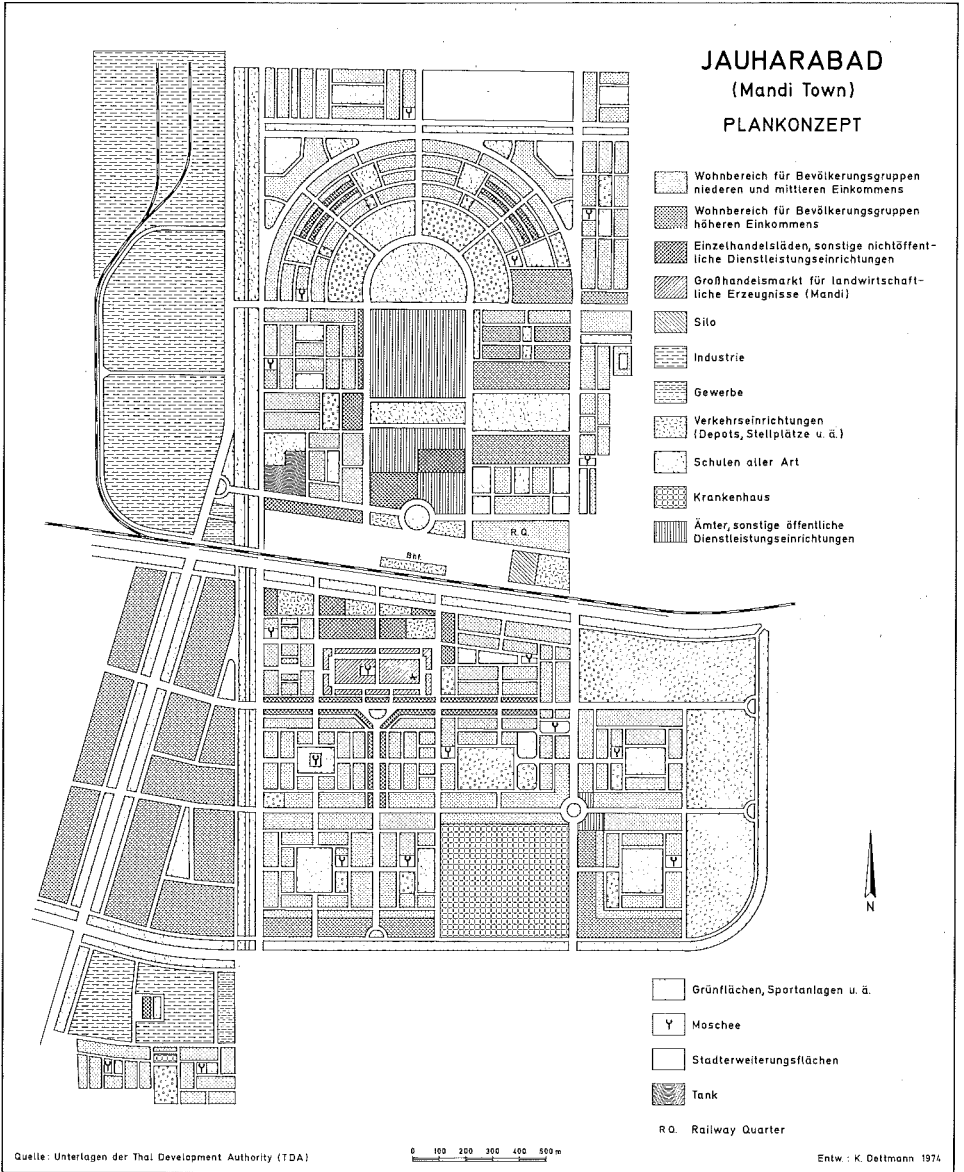


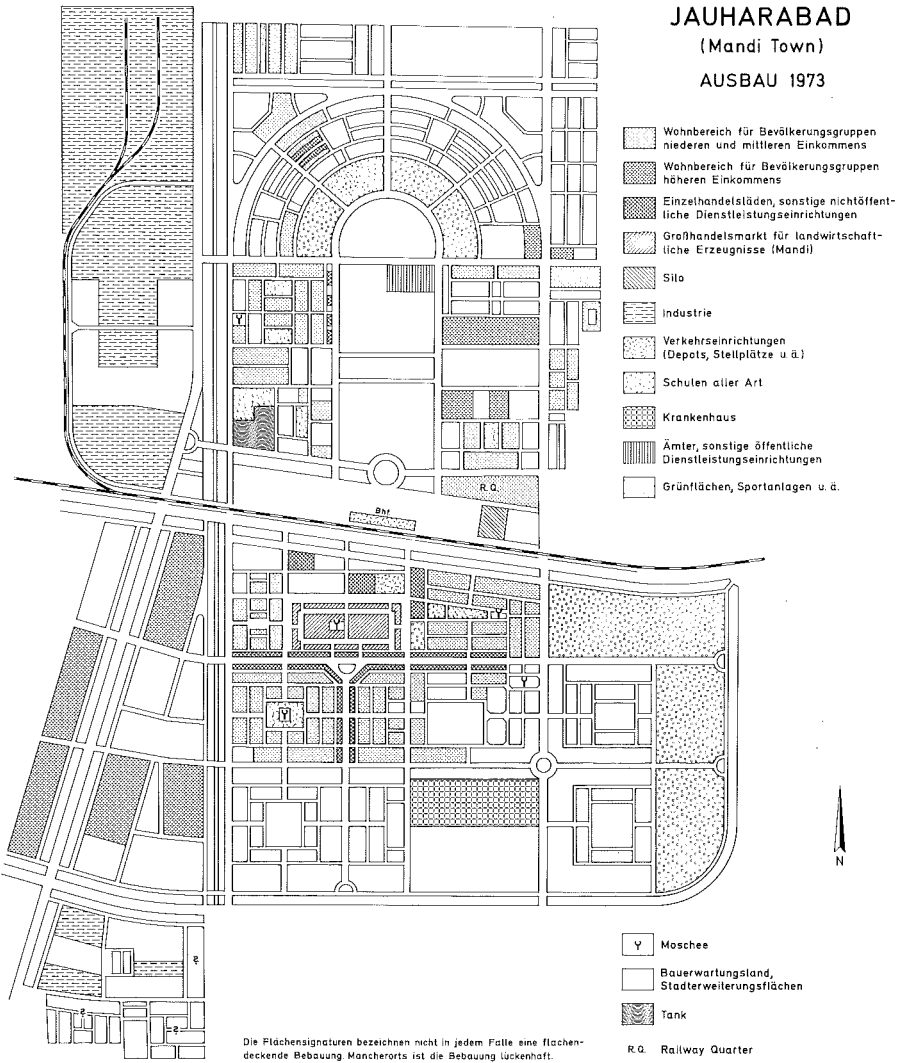
Abb. 9. Jauharabad. Mandi Town: Plankonzept



# JAUHARABAD

(Mandi Town)

AUSBAU 1973











Quelle: Unterlagen der Thal Development Authority (TDA), Kartierung d. Verf. 1973

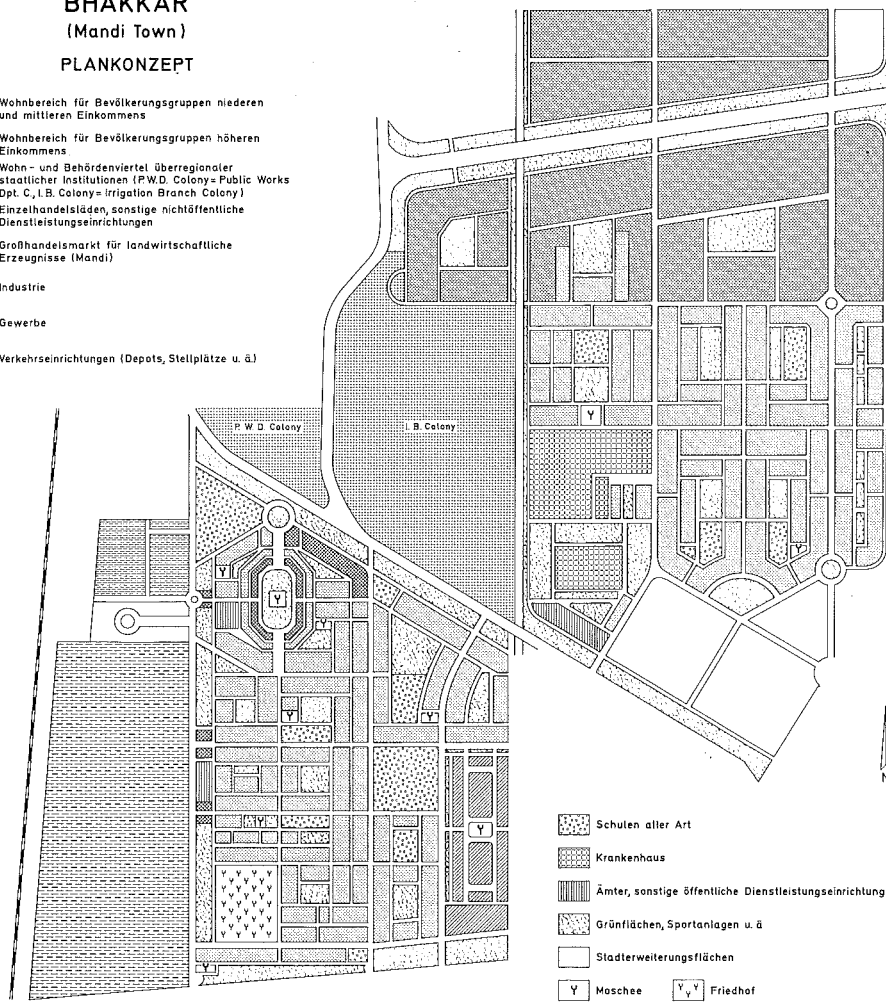
0 100 200 300 400 500 m

Entw. K. Dettmann 1974

Abb. 10. Jauharabad. Mandi Town: Ausbau 1973

# BHAKKAR (Mandi Town) PLANKONZEPT

-  Wohnbereich für Bevölkerungsgruppen niederen und mittleren Einkommens
-  Wohnbereich für Bevölkerungsgruppen höheren Einkommens
-  Wohn- und Behördenviertel überregionaler staatlicher Institutionen (P.W.D. Colony = Public Works Dpt. C., I.B. Colony = Irrigation Branch Colony)
-  Einzelhandelsläden, sonstige nichtöffentliche Dienstleistungseinrichtungen
-  Großhandelsmarkt für landwirtschaftliche Erzeugnisse (Mandi)
-  Industrie
-  Gewerbe
-  Verkehrseinrichtungen (Depots, Stellplätze u. ä.)











Quelle: Unterlagen der Thal Development Authority (TDA)

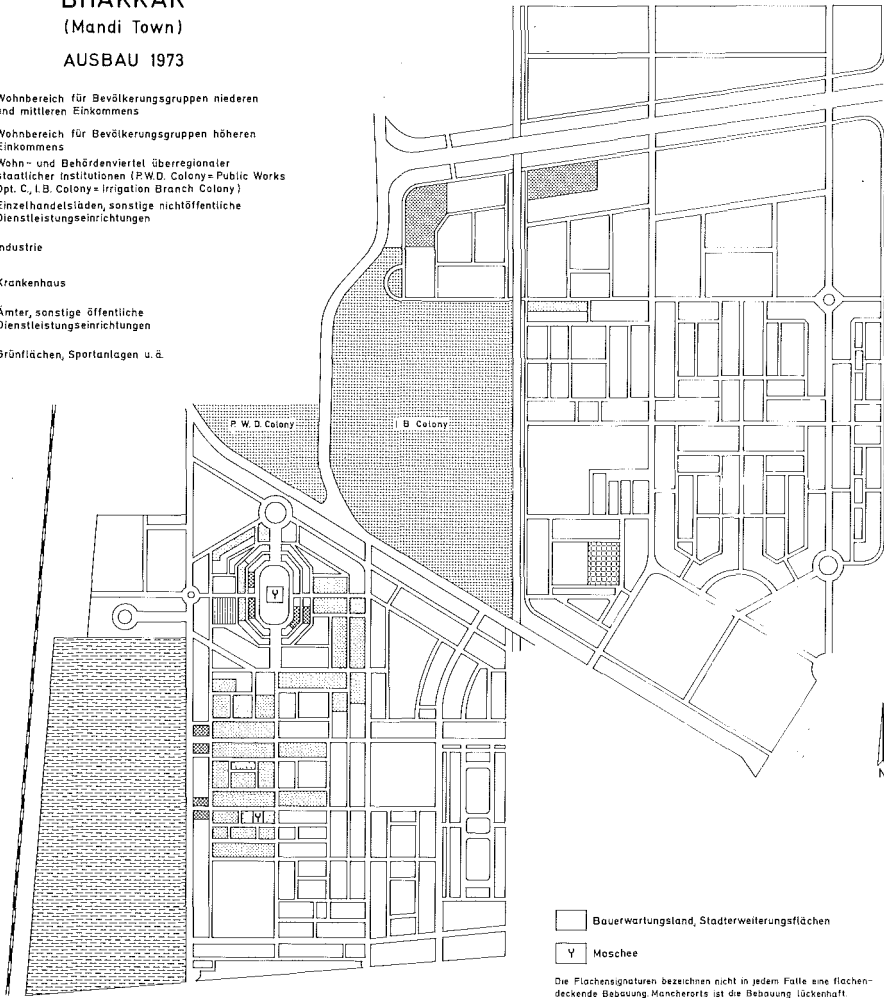
Entw.: K. Dettmann 1974

Abb. 11. Bhakkar. Mandi Town: Plankonzept

# BHAKKAR (Mandi Town)

AUSBAU 1973

-  Wohnbereich für Bevölkerungsgruppen niederen und mittleren Einkommens
-  Wohnbereich für Bevölkerungsgruppen höheren Einkommens
-  Wohn- und Behördenviertel überregionaler staatlicher Institutionen (P.W.D. Colony = Public Works Dpt. C, I.B. Colony = Irrigation Branch Colony)
-  Einzelhandelsläden, sonstige nichtöffentliche Dienstleistungseinrichtungen
-  Industrie
-  Krankenhaus
-  Ämter, sonstige öffentliche Dienstleistungseinrichtungen
-  Grünflächen, Sportanlagen u.ä.



Quelle : Unterlagen der Thal Development Authority (TDA), Kartierung d. Verf. 1973

0 100 200 300 m  
Entw. K. Dettmann 1974

Abb. 12. Bhakkar. Mandi Town: Ausbau 1973

Thal-Städte bisher weder in dem für den Beginn des siebziger Jahre projektierten Umfang noch – soweit bisher überhaupt realisiert – in jedem Falle streng gemäß dem Plankonzept ausgebaut worden (Abb. 10 und 12). Seit 1955 stagniert der Ausbau weitgehend<sup>10</sup>.

Flächengrößte Funktionseinheit ist allenthalben der Wohnbereich. Außer ihm sind ein Hauptgeschäftsviertel, ein Großhandelsmarkt für agrarische Produkte (Mandi), Flächen für öffentliche Gebäude, Park- und Sportanlagen sowie Industrieviertel gesondert ausgewiesen.

Der *Wohnbereich* zerfällt in verschiedene Nachbarschaftseinheiten („blocks“), die bisweilen auf eine kleine Moschee, eine Grundschule, Grünflächen, gegebenenfalls auch auf einige bescheidene Läden hin ausgerichtet sind und somit eine gewisse Eigenständigkeit besitzen. Eigenständigkeit erwächst den einzelnen, durch regelmäßige Straßenführung gekennzeichneten „blocks“ in der Regel auch dadurch, daß sie – gemäß dem Plankonzept – jeweils Wohnplatz für Familien ungefähr gleichhohen Einkommens sind. Dieser Sachverhalt findet seinen physiognomischen Ausdruck; er manifestiert sich in einer Einheitlichkeit sowohl der Bausubstanz als auch der Grundstücksgröße in bestimmten Teilabschnitten des Wohnbereiches. Aus den Abmessungen der Grundstücke sowie aus der Größe und Aufmachung der, wie angedeutet, durchweg normierten Häuser läßt sich der soziale Stellenwert der einzelnen Wohnlage erschließen.

Interessant ist, daß in den Thal-Städten nicht nur die funktionale, sondern zugleich auch die soziale *Gliederung* von Anbeginn „verordnet“ und nicht etwa das Ergebnis eines langwierigen Entmischungsprozesses ist.

Die Hauptgeschäftsviertel sind linear angeordnet. Sie bestehen – so das Konzept – aus Reihen von gleichartigen zweigeschossigen Wohngeschäftshäusern, die eine oder mehrere der zentral gelegenen Straßen größerer Verkehrsbedeutung (z. B. in Jauharabad) oder aber auch eine Platzanlage (z. B. in Bhakkar) säumen. Im Parterre sind Läden, im Obergeschoß Wohnungen vorgesehen. Die Verhältnisse ähneln denen in den Altstadtbereichen der Städte im nördlichen Industriefland. Den Ladenlokalen sind einheitlich ausgestaltete Arkaden vorgeblendet, die die bauliche Geschlossenheit der Gesamtanlage zu unterstreichen vermögen.

---

10) Damals wurde der erste, besonders tatkräftige Leiter der Thal Development Authority, der viel für die Erschließung des Thal Doab und damit zugleich auch für den ersten Ausbau der Thal-Städte getan hat, auf Betreiben politischer Feinde aus seinem Amt entfernt. Seine Nachfolger waren weder gewillt noch in der Lage, das trotz vieler Anfangsschwierigkeiten (Kapitalmangel usw.) recht verheißungsvoll begonnene Unternehmen mit Erfolg fortzusetzen. Und so stellen die Thal-Städte heute Torsi dar.

In den *Großhandelsmärkten* für agrarische Produkte (*Mandi*) gruppieren sich mehrere baulich vollkommen einheitliche, eingeschossige Gebäudetrakte mit Lager- und Kontorräumen um eine große rechteckige Freifläche. Diesen Gebäudezeilen sind breite Plattformen aus gebrannten Ziegeln vorgeschaltet, auf denen die zu vermarktenden landwirtschaftlichen Produkte ausgebreitet, gewogen und verpackt werden können. Die Mandis der Thal-Städte sind den entsprechenden Anlagen in den Markttorten aus britischer Zeit nachgebaut.

Für die Ansiedlung der *Industrie* sind gesonderte Flächen im Westen der Städte, also im Lee der überwiegend aus Ost und Nordost wehenden Winde, ausgewiesen. Bisweilen wird zwischen Standorten für kleinere Gewerbebetriebe (*light industry*) und solchen für Großbetriebe unterschieden (z. B. in Bhakkar). Kernstück des industriellen Lebens der Thal-Städte ist in jedem Fall ein besonders großes, unter der Regie der TDA gebautes Werk, das in der Regel allein landwirtschaftliche Produkte des jeweiligen Umlandes abnehmen und verarbeiten soll. In Jauharabad und Leiah handelt es sich um eine Zuckerfabrik, in Liaqatabad und Bhakkar um eine baumwollverarbeitende Textilfabrik und in Qaidabad um einen Betrieb, der tierische Wolle verarbeitet.

Wie ausgeführt, stagniert der Ausbau der Thal-Städte seit nunmehr fast zwei Jahrzehnten. Was heute an Bausubstanz vorhanden ist, entstammt fast ausschließlich der Zeit vor 1955. Vieles ist bereits wieder im Verfall begriffen. Ein Großteil jener Flächen, auf denen schon längst Wohnquartiere oder öffentliche Einrichtungen hätten errichtet sein sollen, wird Jahr für Jahr – gegen geringes Entgelt, das an die TDA abzuführen ist – verpachtet und landwirtschaftlich genutzt. Den Thal-Städten fehlt es bisher an Geschlossenheit; sie wirken so gar nicht städtisch.

Doch nicht nur der geringe Grad der Verbauung verdient Erwähnung. Erwähnt werden muß auch, daß das, was bisher eingerichtet worden ist, vielfach entweder vollkommen zweckentfremdet oder aber – so etwa im Falle einiger Wohnquartiere – von Bevölkerungsgruppen genutzt wird, die als Nutznießer im einzelnen nicht vorgesehen waren. Hier werden bemerkenswerte *Abweichungen vom Plankonzept* offenbar.

So dient etwa in Bhakkar und Jauharabad ein Teil der Ladenlokale in den bereits weitgehend ausgebauten Hauptgeschäftsvierteln als provisorische Unterkunft für einfache Fabrikarbeiter. In Jauharabad werden die Lager- und Kontorräume des Mandi überwiegend vom Staat als Büroräume verwendet. In Bhakkar ist der Verkauf von TDA-Wohnhäusern an Private weit hinter den Erwartungen zurückgeblieben. Die Häuser fanden keine Abnehmer, da sie zunächst einmal zu aufwendig und entsprechend zu teuer, darüber hinaus aber auch noch von Anlage und Zuschnitt her zu wenig auf die Bedürfnisse der

potentiellen Käufer ausgerichtet sind. Etliche dieser nicht veräußerten Wohnhäuser wurden zwischenzeitlich an bestimmte Provinzbehörden vermietet, die hier Büros, aber auch Unterkünfte für ihre Angestellten eingerichtet haben, für die eigentlich an anderer Stelle innerhalb Bhakkars eigene Gebäude erstellt werden sollten, auf deren Bau nun zunächst verzichtet wird. – In Liaqatabad wohnen derzeit in Häusern, für die sich bisher keine privaten Käufer gefunden haben, Angestellte und Arbeiter der dortigen baumwollverarbeitenden Textilfabrik, die immer noch auf die Einrichtung des nach dem Plankonzept für sie bestimmten eigenen Wohnquartieres warten. Zur Zeit laufen Verhandlungen zwischen den Fabrikeignern und der TDA wegen des Ankaufs dieser Häuser.

Eine bemerkenswerte Entwicklung hat sich in Bhakkar vollzogen. Die Eigentümer der dortigen baumwollverarbeitenden Textilfabrik haben in Fabriknähe von der TDA ein großes geschlossenes Grundstück dazugekauft und darauf für Arbeiter und Angestellte der Firma nach eigenen, nicht also nach TDA-Entwürfen fabrikeigene Wohnungen erstellt. Ausgestattet mit Läden, einem Hospital, einem eigenen Sportplatz und anderen infrastrukturellen Einrichtungen, stellt diese Wohnsiedlung eine kleine Stadt für sich dar, die interessanterweise dem Zugriff der TDA vollkommen entzogen ist. Die Entstehung solch selbständiger Einheiten aber war im Plankonzept nicht vorgesehen.

### C. Islamabad

*Islamabad*, die neue Hauptstadt Pakistans, ist die einzige Hauptstadtgründung des 20. Jahrhunderts innerhalb der islamischen Welt. Gestalt und Gliederung der jungen Kapitale folgen einem Entwurf des griechischen Stadtbaumeisters Doxiadis (DETMANN 1974, S. 224–243).

Zusammen mit dem benachbarten Rawalpindi, das 1958 Karachi in einer Übergangsphase zeitweise als Hauptstadt ablöste, sowie mit dem National Park ist Islamabad Teil der sog. *Metropolitan Area* (Abb. 13). Jeder Bestandteil dieser flächengroßen Planungsregion nimmt jeweils ganz spezifische Aufgaben wahr. Islamabad selbst ist in erster Linie Sitz der Zentralregierung sowie nachgeordneter Einrichtungen. Rawalpindi bleibt wie bisher so auch weiterhin Standort regional bedeutsamer Verwaltungsorgane, aber auch militärischer Behörden sowie etlicher Industrie- und Gewerbebetriebe. Der National Park schließlich nimmt wissenschaftliche Institutionen von überregionaler Bedeutung sowie neben einem Ausstellungsgelände vor allem auch ausgedehnte Erholungsflächen auf.

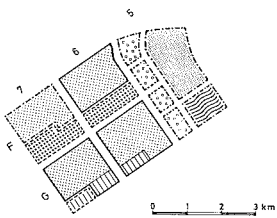
Islamabad selbst gliedert sich in verschiedene *funktionale Teileinheiten*. Fix- und Angelpunkt sind das Regierungs- und das Diplomatenviertel mit dem

# Metropolitan Area : Plankonzept (Islamabad, Rawalpindi, National Park)



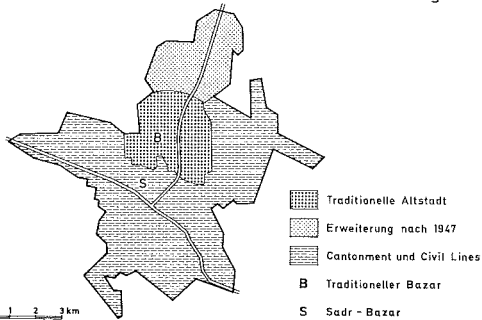
- |                      |                       |                            |  |
|----------------------|-----------------------|----------------------------|--|
| Ministerien          | Hauptgeschäftsviertel | Bahn- und Bus-Terminal     | Grünfläche   |
| Diplomatenviertel    | „Gewerbezone“         | Flughafen                  | G 6 Bezeichnung der „Sektoren“                         |
| Spezialinstitutionen | Industriezone         | Militärische Einrichtungen | — Grenze der derzeitigen Bebauung (Vgl. Nebenkärtchen) |
| Universitätsviertel  | Großhandel            | Wohnfläche                 |  |

## ISLAMABAD : Umfang der derzeitigen Bebauung und innere Gliederung



- Weitgehend bebaut  
 - - - - In geringerem Umfang bebaut  
 ······ Noch nicht bebaut  
 Erläuterung der Flächensignaturen : Vgl. oben

## RAWALPINDI : Umfang der derzeitigen Bebauung und innere Gliederung



- Traditionelle Altstadt  
 Erweiterung nach 1947  
 Cantonment und Civil Lines  
 B Traditioneller Bazar  
 S Sadr-Bazar

Quelle : Unterlagen der CDA, des Master Plan Project Office/Rawalpindi, Kart. d. Ver. 1968, 1971

Entw. : K. Dettmann 1973

Abb. 13. Metropolitan Area: Plankonzept (Islamabad, Rawalpindi, National Park)

ihnen vorgelagerten Bereich von Spezialinstitutionen (u. a. Staatsbank, Oberster Gerichtshof, Präsidentenpalast). Daran schließt sich das Wohnareal als die flächengrößte funktionale Teileinheit an, die entlang einer vorgegebenen zentralen Achse, einem Hauptgeschäftsviertel, sich fächerförmig erweiternd gegen Südwesten wachsen soll (Abb. 13).

Der Wohnbereich und mit ihm das Hauptgeschäftsviertel sowie eine gesondert ausgewiesene „Gewerbezone“, aber auch alle übrigen Teilbereiche der neuen Hauptstadt sind in einen strengen *Schachbrettgrundriß* eingehängt. Breite Schnellstraßen, die einander im Abstand von einer Meile unter rechtem Winkel schneiden, zerlegen Islamabad in „Sektoren“. Diese werden ihrerseits von Straßen und Wegen niederer Ordnung zerschnitten und (im Falle der Wohnfläche) in Nachbarschaftseinheiten (Communities) unterschiedlicher Größe gegliedert, denen – in hierarchischer Abstufung – Subzentren zugeordnet sind (Kartenbeilage 3).

Innerhalb des ausgedehnten Wohnareals von Islamabad sind nach Physiognomie wie Struktur die Flächen öffentlicher, d. h. staatlicher Bautätigkeit sehr deutlich von jenen Partien des Stadtkörpers abgesetzt, in denen Privatleute als Bodeneigner und Bauherren auftreten. Der *öffentliche Wohnbereich*, in dem der Staat die alleinige Verfügungsgewalt über den Boden hat und Wohnbauten errichtet, ist ausschließlich den zahlreichen Beamten (civil servants) der Ministerien sowie der nachgeordneten Behörden vorbehalten. Diese wohnen hier nun allerdings nicht etwa willkürlich verstreut, sondern sind, zu Gruppen gleich hohen Einkommens zusammengefaßt, in strenger räumlicher Sortierung an jeweils eigenen Standorten angesiedelt. Da jeder Gruppe ein ganz spezifischer, weitgehend standardisierter Haustyp zugeordnet ist, äußert sich die Sortierung der Bevölkerung nach dem Einkommen räumlich sehr augenfällig in einer bemerkenswerten Homogenität der Bausubstanz. Häufig beherrscht ein und derselbe Haustyp einen oder mehrere Straßenzüge, die dadurch recht monoton wirken.

Steigt ein Staatsdiener übrigens in eine höhere Einkommensgruppe auf, der ein anderer Haustyp zugeordnet ist als jener, den er bisher bewohnte, so wird von ihm erwartet, daß er baldmöglichst umzieht. Dem mit dem Überschreiten einer bestimmten Einkommensgrenze verbundenen „sozialen“ Positionswechsel hat ein räumlicher zu folgen. Räumliche Mobilität wird hier also verfügt und ist nicht etwa das Ergebnis einer von welchen Motiven auch immer geleiteten freien Entscheidung des einzelnen.

Anders als der staatliche steht der *private Wohnbereich*, in dem nicht normierte, sondern individuell gestaltete Häuser das bestimmende Element sind, grundsätzlich allen offen. Die Privathäuser gehören zumeist wohlhabenden



Pakistani aus allen Teilen des Landes, unter ihnen Ärzten, Anwälten, Kaufleuten, aber auch hohen Beamten und Militärs. Bemerkenswert ist, daß diese ihre Häuser häufig genug gar nicht selbst bewohnen, sondern vermieten, so etwa an die zahlreich vorhandenen Mitarbeiter der Auslandsmissionen, die nicht im Diplomatenviertel unterkommen, oder an die Angehörigen internationaler Organisationen. Die meisten der Hauseigentümer betrachteten und betrachten auch jetzt noch die Grundstücke, die sie – nicht selten dank guter Beziehungen – vom Staat erwerben konnten, sowie die Villen, die sie darauf errichteten, als interessante Kapitalanlage und lohnendes Spekulationsobjekt.

Sowohl im öffentlichen als auch im privaten Wohnbereich ist der Stellenwert eines jeden Wohnstandortes durch das Plankonzept, dem der Ausbau von Islamabad folgt, genau vorgegeben und festgeschrieben. Damit ist jede Änderung in der Bewertung der einzelnen Wohnlage ausgeschlossen. Die Verhältnisse ähneln jenen in den Cantonments, Civil Lines und Railway Colonies der britischen Zeit. In ihnen leben bis zum heutigen Tage zweifelsohne unverändert kolonialzeitliche Strukturen nach.

Mit dem *Ausbau* Islamabads wurde 1961 begonnen. Er soll im Jahre 2010 abgeschlossen sein. Dann schätzt man für die gesamte Metropolitan Area insgesamt 2,5 Millionen Einwohner voraus. Kapitalknappheit, Organisationsmängel sowie die kriegerischen Auseinandersetzungen mit der Indischen Union (1965, 1972) bzw. der pakistanische Bürgerkrieg (1971) haben allerdings den Ausbau zwischenzeitlich nicht unerheblich verzögert.

### Literaturauswahl

- Acharya, P. K.: Indian Architecture According to Manasara Silpasashtra. London/New York/Bombay/Calcutta 1927.
- Ahmad, K. S. u. K. U. Kureishy: Growth of Settlements in West Pakistan. – Pakistan Geographical Review 16, Nr. 2, 1961, S. 1–13.
- Ahmad, Q. S.: Urbanization in Pakistan: Past and Present. – Pakistan Geographical Review 24, Nr. 2, 1969, S. 97–110.
- Ali, M. A.: Historical Aspects of Town Planning in Pakistan and India. – Karachi 1971.
- Ali, M. A., S. H. Hashmi u. A. B. Jedraszko (Eds.): The Problem of Shelterless People and Squatters in Pakistani Cities. – Karachi 1966.
- Bogle, J. M. L.: Town Planning in India. – Oxford 1929.
- Bokhari, M. H.: Morphology of Lyallpur City. – Pakistan Geographical Review 25, Nr. 2, 1970, S. 59–70.
- Bokhari, M. H.: Growth and Development of Lyallpur City. – Pakistan Geographical Review 26, Nr. 2, 1971, S. 1–15.

- Brush, J. E.: The Morphology of Indian Cities. – In: R. Turner (Ed.), *India's Urban Future*. Berkeley/Los Angeles 1962, S. 57–70.
- Dani, A. H.: *Peshawar. Historic City of the Frontier*. – Peshawar 1969.
- Dettmann, K.: Zur inneren Differenzierung der islamisch-orientalischen Stadt. Ein Vergleich von Städten in der Levante und im Nordwesten des indischen Subkontinents. – Tagungsbericht und wissenschaftliche Abhandlungen des 37. Deutschen Geographentages Kiel 1969, Wiesbaden 1970, S. 488–497. (1970 a)
- Dettmann, K.: Zur Variationsbreite der Stadt in der islamisch-orientalischen Welt. Die Verhältnisse in der Levante sowie im Nordwesten des indischen Subkontinents. – *Geographische Zeitschrift* 58, 1970, S. 95–123. (1970 b)
- Dettmann, K.: Islamabad (Pakistan). Plan und Wirklichkeit. – *Die Erde* 105, 1974, S. 224–243.
- Dettmann, K.: Die britische Agrarkolonisation im Norden des Industrieflandes. Der Ausbau der Kanalkolonien im Fünfstromland. – *Mitteilungen der Fränkischen Geographischen Gesellschaft* 23/24 (für 1976 und 1977), 1978, S. 375–411.
- Doxiadis, C. A.: Islamabad. The Creation of a New Capital. – *Town Planning Review* 36, 1965, S. 1–28.
- Egli, E.: *Geschichte des Städtebaues. Band I: Die Alte Welt*. – Erlenbach-Zürich/Stuttgart 1959.
- Gurner, W.: Town Planning in India. – *The Asiatic Review* 43, Nr. 155, 1947, S. 209–219.
- Hashmi, S. H. u. G. N. Jones (Eds.): *Problems of Urbanization in Pakistan*. – Karachi 1967.
- Jafri, T. A.: Resettlement and Housing Programme in West Pakistan. – Lahore o.J. [6 S.] (o.J. a)
- Jafri, T. A.: Activities of the Town Planning Wing, C. & W. Department West Pakistan during the Second and Third Plan Periods. – Lahore o.J. [6 S.] (o.J. b)
- Krenn, H.: Islamabad. Zum Problem des Hauptstadtstandortes in Pakistan. – *Geographische Rundschau* 20, 1968, S. 438–442.
- Kureshy, K. U.: Urban Housing Problem in West Pakistan. – *Pakistan Geographical Review* 25, Nr. 1, 1970, S. 1–11.
- Latif, S. M.: *Lahore: Its History, Architectural Remains and Antiquities, with an Account of its Modern Institutions, Inhabitants, Their Trade, Customs, etc.* – Lahore 1956/57.
- Lovejoy, D.: The Design of Islamabad – New Capital City of Pakistan. – *The Journal of the Royal Society of Art* Nr. 5123, 1965/66, S. 923–941.
- Marshall, J.: *A Guide to Taxila*. 4. Edition. – Cambridge 1960.
- Masud-ul-Hasan, T. K.: *Handbook of Important Places in West Pakistan*. – Lahore o.J.
- Munir, M.: *Progress of City and Regional Planning in West Pakistan*. – Lahore o.J. [3 S.]
- Mushtaq, M.: The Pattern of Retail and Wholesale Trade in Lahore. – *Pakistan Geographical Review* 23, Nr. 1, 1968, S. 37–53.
- Niemeier, G.: Zur typologischen Stellung und Gliederung der indischen Stadt. – In: *Geographie, Geschichte und Pädagogik. Festschrift für W. Maas*. Braunschweig 1961, S. 128–146.
- Nilsson, S.: *European Architecture in India 1750–1850*. – London 1968.
- Pfeil, K.: *Die indische Stadt*. – Leipzig 1935.
- Raz, R.: *Essay on the Architecture of the Hindus*. – London 1834.
- Rudduck, G.: *Towns and Villages of Pakistan. A Study*. – Karachi 1964.

Schlingloff, D.: Die altindische Stadt. Eine vergleichende Untersuchung. – Akademie der Wissenschaften und der Literatur Mainz. Abhandlungen der Geistes- und Sozialwissenschaftlichen Klasse Jg. 1969, Nr. 5, Wiesbaden 1969.

Smailes, A. E.: The Indian City. A Descriptive City. – Geographische Zeitschrift 57, 1969, S. 177–190.

Spate, O. H. K.: Aspects of the City in South Asia. – Confluence 7, 1958, S. 16–28.

Wasmuths Lexikon der Baukunst. Band 3. – Berlin 1931.

Wheeler, M.: The Indus Civilization. 3. Edition. – Cambridge 1968.

The Cantonment Act, 1924. Rawalpindi 1968.

Fifteen Years of Planned Development – A Brief Review. Karachi 1965. (Zitiert als : Fifteen Years).

A Handbook of Thal Development Authority. Lahore 1954.

Lahore Cantonment. Physical Development. Proposals and Guide Lines. Lahore o.J.

Master Plan for Greater Lyallpur. o.O. o.J. (ca. 1970)

Master Plan for Greater Multan. o.O. o.J. (ca. 1970)

Master Plan for Greater Rawalpindi (Final Draft). o.O. o.J. (1971)

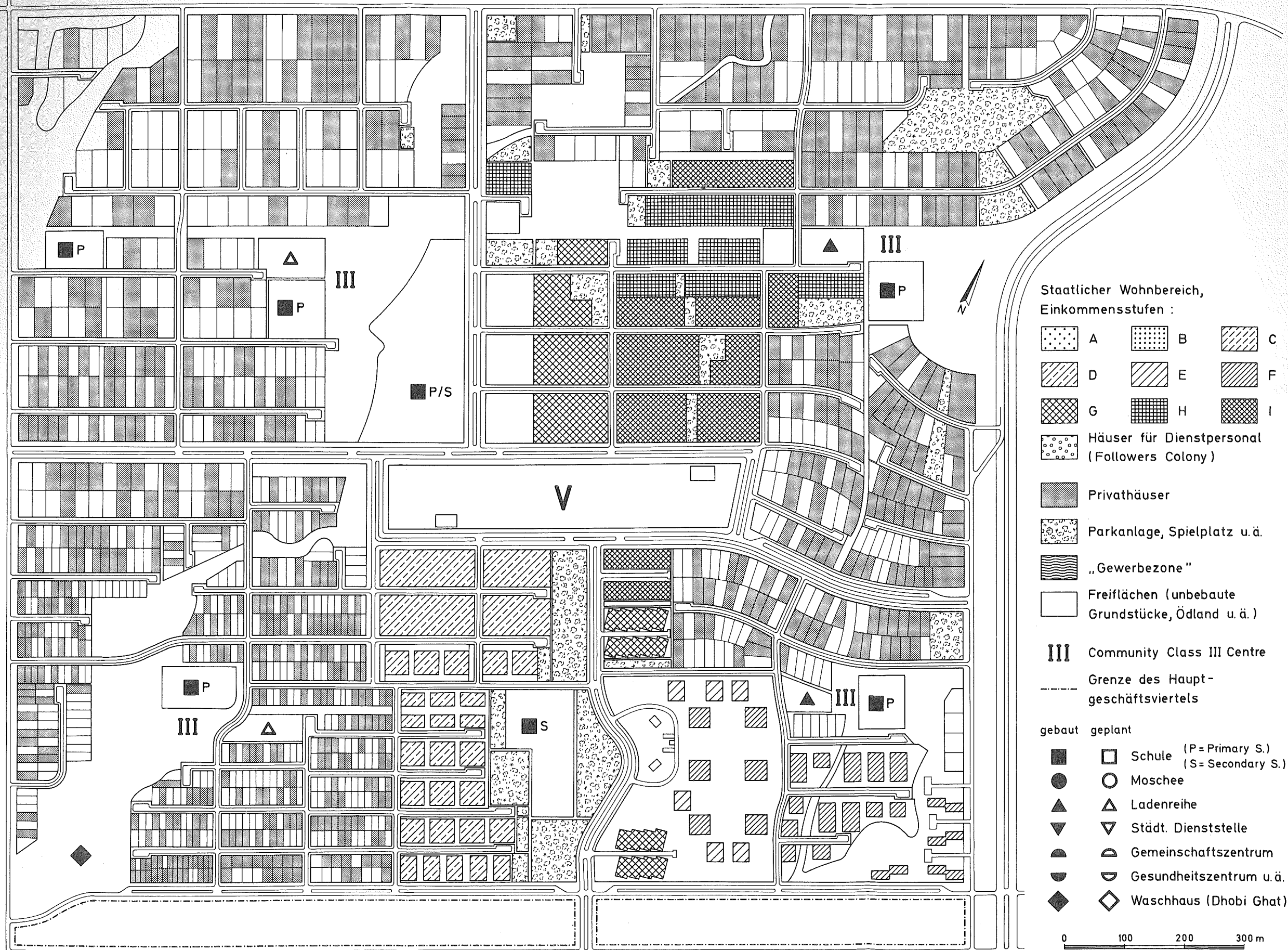
Master Plan for Peshawar (Final Draft). o.O. o.J. (ca. 1970)

The Punjab Colony Manual. Revised Edition, 2 Volumes. Lahore 1922. (Zitiert als: Col. Man.).

Report on the Socio-Economic Survey of Peshawar, Peshawar 1965. (Zitiert als: Soc.-Ec. Peshawar).

Socio-Economic Survey. Rawalpindi. Karachi 1969. (Zitiert als: Soc.-Ec. Rawalpindi).

Urbanization in West Pakistan. Karachi 1964. (Zitiert als: Urbanization).



Staatlicher Wohnbereich,  
Einkommensstufen :

- |  |   |  |   |  |   |
|--|---|--|---|--|---|
|  | A |  | B |  | C |
|  | D |  | E |  | F |
|  | G |  | H |  | I |

Häuser für Dienstpersonal  
(Followers Colony)

Privathäuser

Parkanlage, Spielplatz u.ä.

„Gewerbezone“

Freiflächen (unbebaute  
Grundstücke, Ödland u.ä.)

**III** Community Class III Centre

--- Grenze des Haupt-  
geschäftsviertels

gebaut geplant

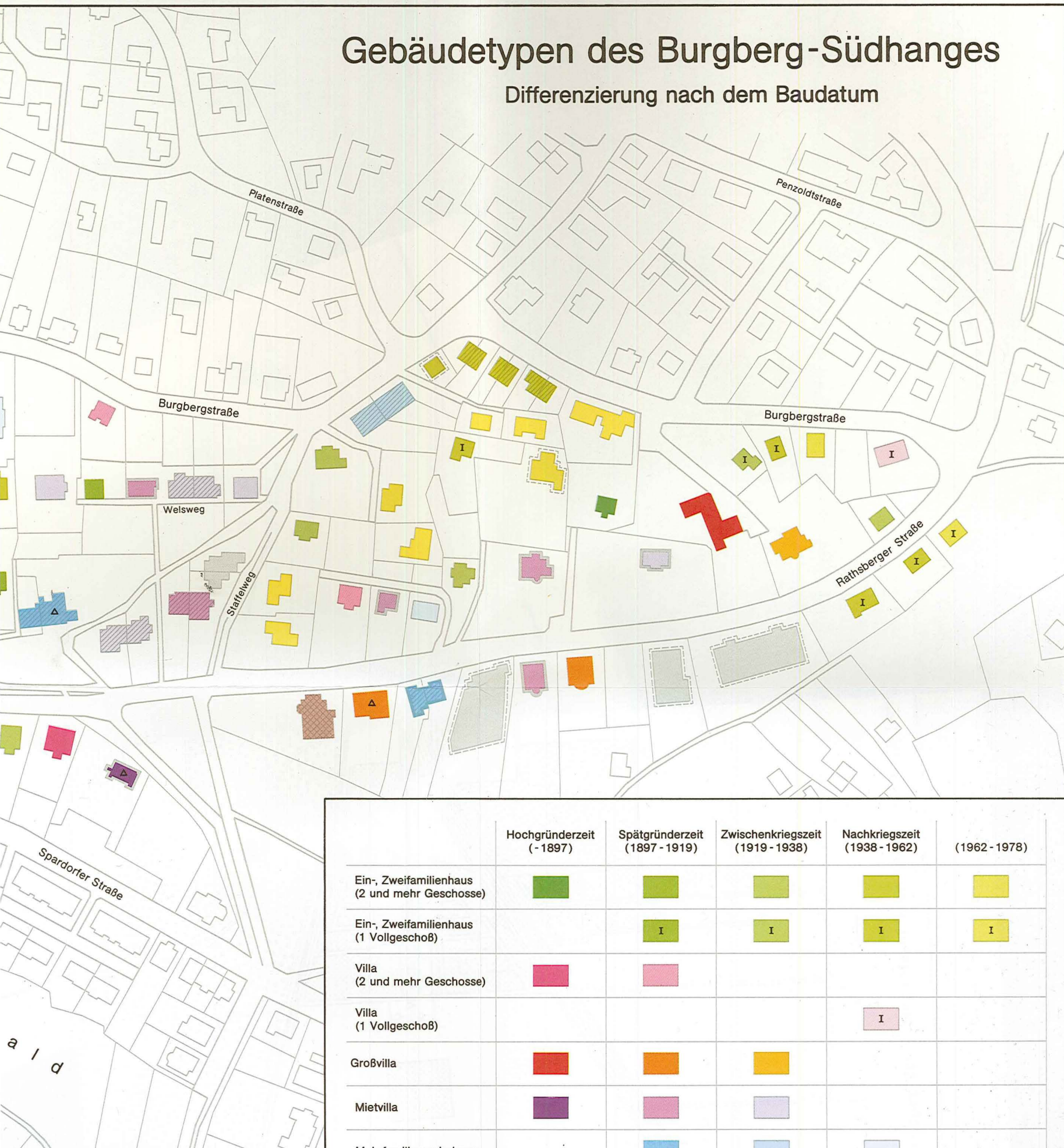
- |  |  |                            |
|--|--|----------------------------|
|  |  | Schule (P = Primary S.)    |
|  |  | Moschee (S = Secondary S.) |
|  |  | Ladenreihe                 |
|  |  | Städt. Dienststelle        |
|  |  | Gemeinschaftszentrum       |
|  |  | Gesundheitszentrum u.ä.    |
|  |  | Waschhaus (Dhobi Ghat)     |

0 100 200 300 m



# Gebäudetypen des Burgberg-Südhanges

Differenzierung nach dem Baudatum



	Hochgründerzeit (- 1897)	Spätgründerzeit (1897 - 1919)	Zwischenkriegszeit (1919 - 1938)	Nachkriegszeit (1938 - 1962)	(1962 - 1978)
Ein-, Zweifamilienhaus (2 und mehr Geschosse)					
Ein-, Zweifamilienhaus (1 Vollgeschoß)					
Villa (2 und mehr Geschosse)					
Villa (1 Vollgeschoß)					
Großvilla					
Mietvilla					
Mehrfamilienwohnhaus					
Bungalow					
Moderne Wohnanlage					
Corpshaus					
Gaststätte					

- Reihenhau, z.B. spätgründerzeitliches Mehrfamilienhaus
- Sekundärbebauung, z.B. moderne Wohnanlage
- Ehemaliger Gebäudetypus, z.B. vormals Groß-, jetzt Mietvilla
- Dienstleistungseinrichtungen in Wohngebäuden, z.B. in Mietvilla





B u r g b e r g

Wasserturm

Bienenzucht-  
anstalt

Burgbergstraße

Pfaffweg

Enkesteig

An den Kellern

Schützenweg

An den Kellern

Rathsberger Straße

Essenbacher Straße

A m

M ü h l w i e s e n

Schwabach

Schwabach

Haagstraße

Bayreuther Straße

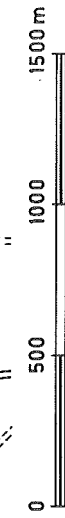
Kopflinik

80 100 m



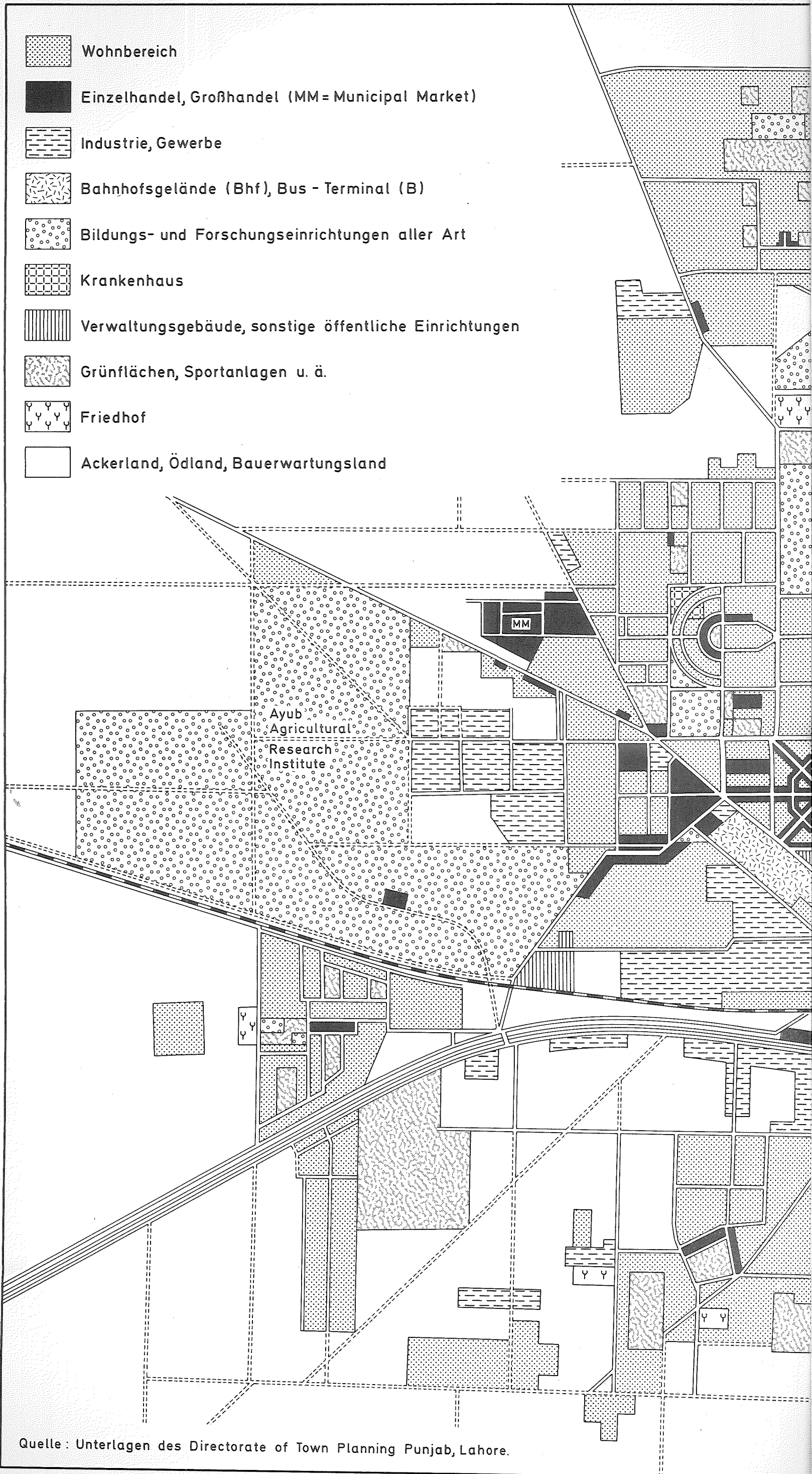
# LYALLPUR

Funktionale Gliederung 1963



Entw.: K. Dettmann 1973

ab. Lahore.

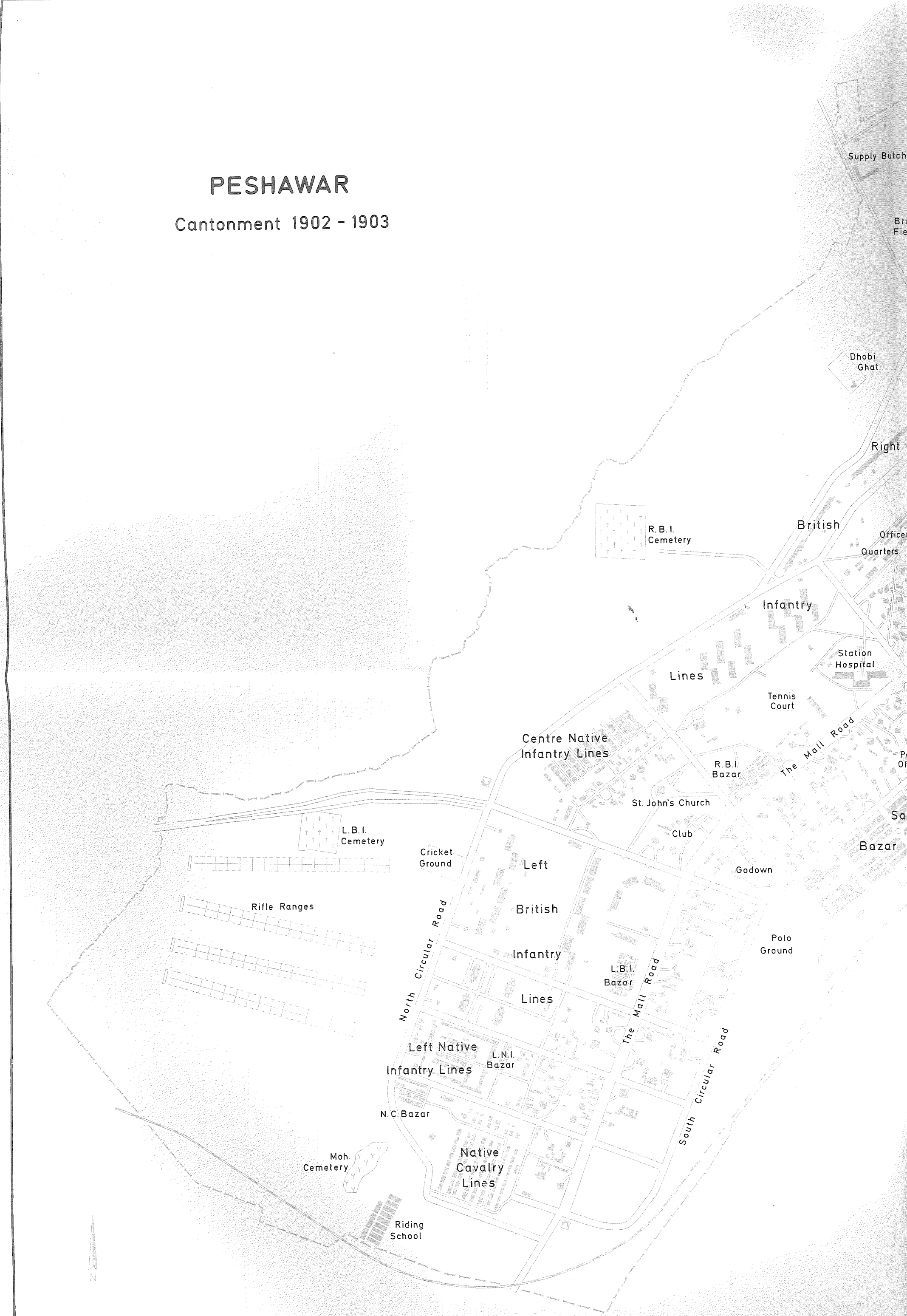


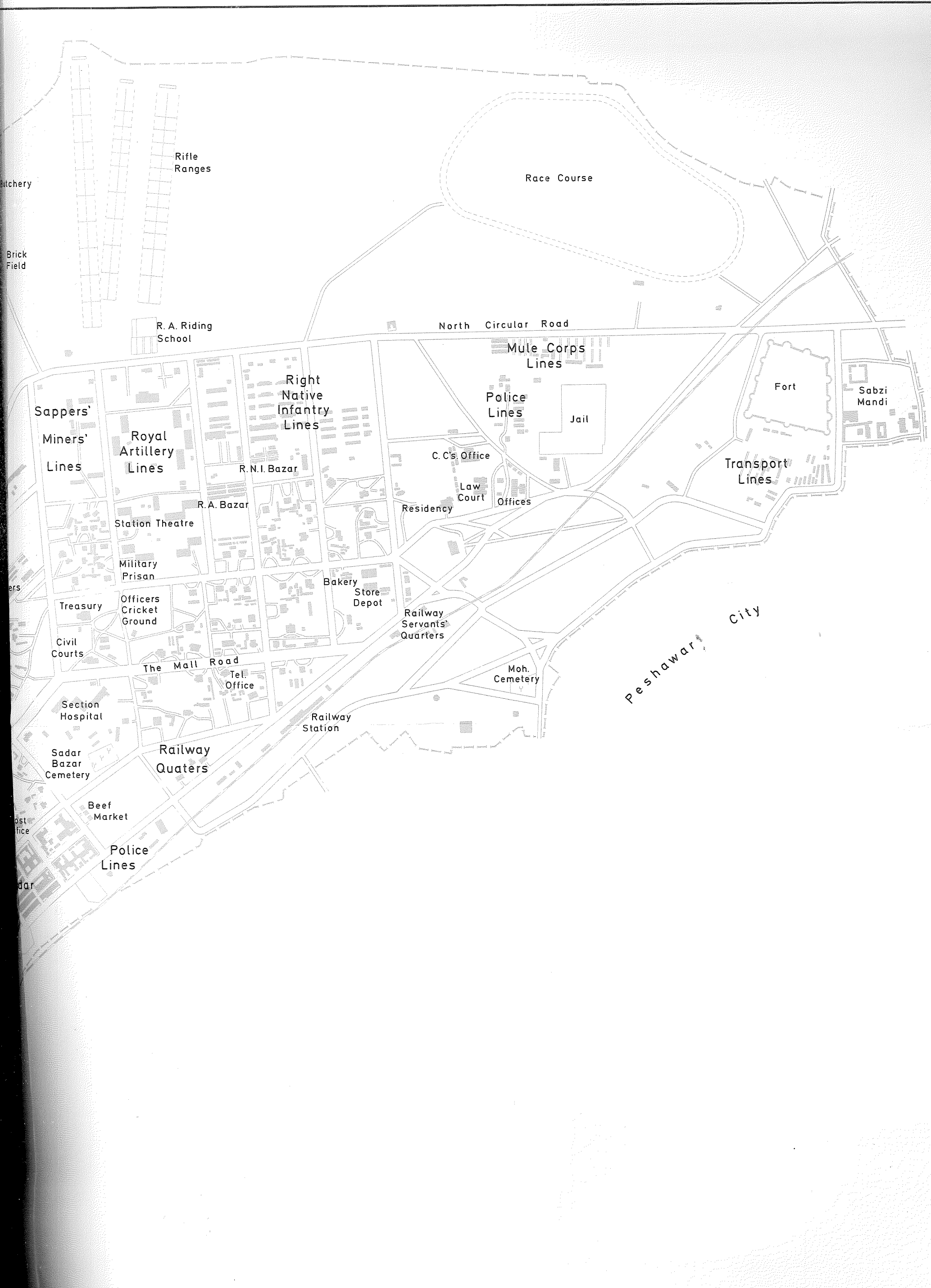
Quelle : Unterlagen des Directorate of Town Planning Punjab, Lahore.



# PESHAWAR

Cantonment 1902 - 1903





Butchery

Brick Field

ers

ost  
fice

dar

Rifle Ranges

Race Course

R. A. Riding School

North Circular Road

Mule Corps Lines

Fort

Sabzi Mandi

Sappers' Lines

Royal Artillery Lines

Right Native Infantry Lines

Police Lines

Jail

Transport Lines

R.N.I. Bazar

C.C.'s Office

Law Court

Offices

R. A. Bazar

Residency

Station Theatre

Military Prison

Bakery

Store Depot

Railway Servants' Quarters

Treasury

Officers Cricket Ground

Civil Courts

The Mall Road

Tel. Office

Moh. Cemetery

Peshawar City

Section Hospital

Railway Station

Sadar Bazar Cemetery

Railway Quarters

Beef Market

Police Lines

--- Cantonment Boundary



Quelle: Survey of India, Dehra Dun 1905  
 Reg. No. 292-S.05. Sheet 1-2.  
 Karte geringfügig generalisiert